

Nota van B&W

Onderwerp Amsterdam Connecting Trade (ACT): Voortgangsrapportage 2012

Portefeuillehouder mr. A.Th.H. van Dijk
Collegevergadering 14 mei 2013
Inlichtingen R. Stolker, F. Oudkerk
Registratienummer 2013.0029323

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Amsterdam Connecting Trade (ACT) heeft als doel om de marktpositie van Metropoolregio Amsterdam binnen de internationale logistieke ketens te verbeteren. Tevens is het doel om de leefbaarheid te verhogen en de economische ontwikkeling van onze gemeente en de regio op een duurzame wijze te stimuleren. Het programmabureau ACT verzorgt de uitvoering van het programma dat op drie pijlers steunt: multimodaliteit, duurzaamheid en 'beyond logistics'. Vanuit deze drie pijlers wordt de visie uit het Masterplan ACT (2008/8050) naar concrete projecten vertaald. Jaarlijks ontvangt uw raad een rapportage over de voortgang; ditmaal over 2012. In deze samenvatting staan de belangrijkste resultaten benoemd. In de uitwerking staat de voortgang van de projecten beschreven.

Tevens willen wij u informeren over een belangrijke ontwikkeling op het gebied van logistiek binnen de metropoolregio, Smart Logistics Amsterdam (SLA). SLA is een initiatief van de Amsterdam Economic Board (AEB). Deze Board is eind 2010 opgericht om de metropoolregio in de top 5 van Europese vestigingsregio's te krijgen én te behouden. In de AEB zijn de krachten van bedrijven, kennisinstellingen en overheidsorganisaties gebundeld. Samen hebben zij zeven speerpuntclusters benoemd. 'Logistiek' is er hier een van. Het project Seamless Connections (naadloze verbindingen) is het voornaamste project binnen dit logistieke cluster en sinds vorig jaar ondergebracht bij ACT. Voor het programmabureau ACT, dat dit jaar ophoudt te bestaan, en ook voor de cluster Logistiek van de AEB worden nu mogelijkheden verkend voor een nieuwe en gemeenschappelijke vorm van aansturing.

Wat gaan we daarvoor doen?

A. Ongestoord Logistieke Verbinding: Kerntraject

De Ongestoord Logistieke Verbinden (OLV) is bedoeld om het transport naar luchthaven Schiphol vanaf het toekomstige logistieke bedrijventerrein A4 Zone West en de bloemenvelding Greenport Aalsmeer aanzienlijk te versnellen. De OLV is in twee delen gesplitst: een kerntraject vanuit A4 Zone West en de OLV-Greenport. De Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij (GEM) A4 Zone West verzorgt de uitwerking van het voorkeustraject van het kerntraject. De GEM A4 Zone West werkt momenteel het voorkeustracé nader uit op basis van aanvullend onderzoek. Naar verwachting is dit onderzoek eind 2013 of begin 2014 gereed. De gemeenteraad neemt te zijner tijd via een bestemmingsplanprocedure een besluit over het traject.

B. OLV-Greenport Aalsmeer

De vorige rapportage meldde dat het Rijk € 8,3 mln. aan middelen heeft gedecentraliseerd voor de realisatie van de OLV-Greenport. Dit bedrag stond naast de € 8,6 mln die via cofinanciering bij elkaar is gebracht door de regionale partijen. Het procesmanagement voor de OLV-Greenport is begin 2012 overgedragen aan de gemeente Aalsmeer. Op verzoek van de Gemeente Aalsmeer en Greenpark Aalsmeer is bij de uitwerking van maatregelen ook ingezet op het ontwikkelen van een alternatieve variant. Deze gaat uit van een extra ingang aan de Legmeerdijk. Met gemeente Aalsmeer is een strategie bepaald om de verschillende stappen van het besluitvormingsproces te doorlopen. In 2013 wordt deze strategie stap voor stap verder ingevuld.

C. Truckparkeren

Truckparkeren voorziet in de behoefte om hoogwaardige voorzieningen voor vrachtwagens te realiseren zodat zij sneller en veiliger hun goederen kunnen overslaan. Ook kunnen zij op het terrein van Truckparkeren overnachten. De uitwerking van het Truckparkeren is in handen van Schiphol Real Estate (SRE). In de vorige rapportage is geconstateerd dat de realisatie op korte termijn haalbaar is, in 2015. Er is ook aangegeven dat er mogelijk een onrendabele top op het project zit. Vanwege de nauwe relatie met de OLV-Greenport, onderzoekt SRE samen met de Provincie Noord-Holland in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van OLV-Greenport middelen. Naar verwachting zal dit jaar een aanbesteding gereed zijn voor het project.

D. HST-Cargo/ CAREX

Het HST Cargo initiatief wil de bereikbaarheid van Mainport Schiphol verbeteren via het netwerk van Europese hogesnelheidstreinen. ACT is hiervoor aangesloten bij een Europees samenwerkingsverband, genaamd CAREX. Het afgelopen jaar hebben de CAREX-partijen de onderwerpen benoemd die nodig zijn voor realisatie, welke zij dit jaar nader uitwerken. Het CAREX concept is na succesvol overleg met de Europese Unie (EU) opgenomen in het TEN-T programma van de EU. Dat programma richt zich op grensoverschrijdende infrastructuur en corridors/netwerken binnen Europa. Op regionaal niveau werkt de GEM A4 Zone West de startlocatie nabij het huidige rangeerterrein in Hoofddorp verder uit. In het kader van Seamless Connections is geïnventariseerd of een conventioneel Railconcept voor AirFreight opgezet zou kunnen worden richting Noord-Italië. Het komend jaar wordt dit verder uitgewerkt. Het blijkt dat de omvang van het HST-Cargo/Carex-project om een bovenregionale en tevens nationale aanpak vraagt. Het enkel aansturen vanuit het programmabureau ACT is niet voldoende. De inzet van publieke- en private stakeholders op enkele onderwerpen is nodig. ACT gaat hiertoe in gesprek met het Rijk en regionale partijen.

E. Duurzaamheid

Vorig jaar april heeft de gemeente samen met de GEM A4 Zone West en met Hoogheemraadschap Rijnland een duurzaamheidsconvenant getekend. De drie afzonderlijke terreinen van ACT realiseren concrete resultaten op het gebied van duurzaamheid en hanteren daarbij de Guidance duurzaamheid als richtlijn. Het gaat hier bijvoorbeeld om het behalen van een BREEAM certificering en het gebruik van olifantsgras. GEM A4 Zone West heeft de duurzaamheidsambities geïntegreerd in het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan. Zij heeft inmiddels voorbereiding getroffen voor een BREEAM certificatie. Er is voor het terrein een volledige voortgangsrapportage duurzaamheid opgesteld, welke per brief aan uw raad is toegezonden (kenmerk: 2013/11177). Schiphol Logistics Park (SLP), het tweede terrein, voert momenteel overleg met de Meerlanden voor

de uitwisseling van warmte en koude. Tevens worden er op SLP, op het gebied wat nu nog niet in verkoop is, zes verschillende niet-vogelaantrekkende gewassen verbouwd waarvan er twee reeds verkocht zijn aan lokale partijen. Net als A4 Zone West bereidt het derde terrein, Schiphol Zuidoost, een BREEAM certificatie voor.

De duurzaamheidsambitie van onze gemeente zal mede vorm worden gegeven met de nieuwe partner Arizona State University (ASU). Het Cradle to Cradle principe van ontwerper McDonough dat ten grondslag ligt aan het ontstaan van bedrijventerrein Beukenhorst Zuid en in het bijzonder Park 20120 willen we zo veel mogelijk benutten voor de verdere (gebieds)ontwikkelingen binnen onze gemeente, zoals ook A4 Zone West. Met partners als McDonough, ASU en het inzetten op duurzame ontwikkeling zetten we onze gemeente op de kaart.

F. Beyond Logistics / Seamless Connections

Afgelopen juli is het project Seamless Connections gestart. Seamless Connections richt zich op het weghalen van fysieke en niet-fysieke obstakels in de logistieke keten waardoor vooral de afhandelingsnelheid omhoog gaat. Seamless Connections is het speerpuntproject van de Amsterdam Economic Board (AEB) en is ondergebracht bij ACT. Bij het project zijn inmiddels bijna 80 bedrijven, instellingen en (overheids)organisaties betrokken. Landelijk is het aangesloten bij het Topsectorenbeleid van het kabinet. Het eerste deelproject, Airlink, levert het eerste kwartaal van dit jaar de eerste concrete resultaten. In 2015 wordt het project Seamless Connections afgerond.

Verkenning nieuwe aansturing ACT

De ontwikkelingen op logistiek gebied in onze regio vragen om een nieuwe vorm van aansturing van ACT. De samenwerking vanuit het programmabureau ACT met de Amsterdam Economic Board is succesvol, maar de besluitvorming en aansturing is te versnipperd en te complex geworden. Daarom worden momenteel mogelijkheden verkend waarbij er een vereenvoudigd model van aansturing (ook wel 'governance') van de logistieke kerngebieden in onze regio (airport, seaport, greenport, dataport) vorm wordt gegeven. Ook van belang hierbij is dat de samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven (ook wel 'triple helix') verder wordt verstevigd. Het beeldmerk van ACT blijft daarbij behouden, want dat is inmiddels een sterk 'merk' geworden in de communicatie naar buiten. Haarlemmermeer heeft met luchthaven Schiphol en de logistieke terreinen van ACT een centrale ligging in de Logistieke Westas. De ambitie voor de toekomst is dan ook om een bepalende rol te blijven spelen en daartoe blijvend in te zetten op het logistieke cluster binnen de regio.

G. Smart Logistics Amsterdam

Zoals genoemd heeft de AEB zeven speerpuntclusters benoemd, waaronder de cluster 'Logistiek'. De strategie voor dit cluster, 'De kracht van het verbinden', is in juni 2011 vastgesteld en bekrachtigd door de Amsterdam Logistics Board (zie bijlage 1). Het programma 'Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015' is de concrete uitwerking van deze strategie. Met dit programma wordt een sterke impuls gegeven aan de kwaliteit van de logistieke dienstverlening en kan de Metropoolregio Amsterdam zich nog sterker op de kaart zetten als internationale logistieke hub. De randvoorwaarde hierbij is een betere duurzaamheidsprestatie. Het programma telt vijf programmaliijnen: 1) Efficiënte logistiek, 2) Sterke regiefunctie, 3) Optimale duurzaamheid, 4) Kennis & kunde en tot slot 5) Effectieve internationale marketing. In bijlage 2 treft u het volledige programma van Smart Logistics Amsterdam.

Wat mag het kosten?

In 2010 heeft de raad ingestemd met een jaarlijkse bijdrage van € 150.000,- voor de jaren 2011, 2012 en 2013 voor het vervolg van ACT. Deze kosten zijn ten behoeve van het programmabureau ACT. Uit de financiële verantwoording van het programmabureau ACT blijkt dat de uitgaven in lijn met de beschikbare middelen liggen voor 2012 (bijlage 4). Voor 2013 heeft het programmabureau een sluitende begroting (bijlage 5) waarbij de gemeentelijke bijdrage € 120.000,- bedraagt. Voor de ambtelijke begeleiding is geen kredietaanvraag nodig, omdat deze gedekt zijn via de programmabegroting. Dit jaar loopt de financiering voor het programmabureau af. Een voorstel voor nieuwe financiering wordt gekoppeld aan het nieuw te vormen model voor de aansturing van ACT.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad bepaalt het financiële kader voor de ontwikkeling van ACT en beslist over de aangevraagde kredieten. Binnen het college van Burgemeester en Wethouders is de portefeuillehouder van Economie, Schiphol en Cultuur aanspreekpunt voor ACT. De operationele verantwoordelijkheid voor het programmabureau ligt bij SADC. Bestuurlijk wordt het programmabureau aangestuurd door de Cockpit ACT bestaande uit de gemeente Haarlemmermeer, SADC, Schiphol Group, de Provincie Noord-Holland en de Haven van Amsterdam. Het ministerie van EZ is toevoerder. De voorzitter van de cockpit is de portefeuillehouder Economie, Schiphol en Cultuur van gemeente Haarlemmermeer.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Jaarlijks zal de raad in het 1^e of 2^e kwartaal worden gerapporteerd over de voortgang van ACT.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college:

1. de ACT voortgangsrapportage 2012 vast te stellen;
2. blijvend in te zetten op het logistieke cluster binnen onze regio en hier een bepalende rol in te blijven spelen;
3. de raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

3. Uitwerking

Welke resultaten zijn het afgelopen jaar behaald?

Voor de drie pijlers van ACT (multimodaliteit, duurzaamheid en beyond logistics) volgen hier de belangrijkste resultaten en ontwikkelingen van 2012.

Pijler 1: Multimodaliteit

De pijler multimodaliteit bestaat uit drie onderdelen:

- A. Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)
- B. Truckparkeren
- C. HST Cargo/ CAREX

A. OLV Kerntraject: uitwerking voorkeurstracé

De OLV kerntraject is bedoeld om het transport naar luchthaven Schiphol vanaf het toekomstige logistieke bedrijventerrein A4 Zone West aanzienlijk te versnellen. Momenteel werkt de GEM A4 Zone West een voorkeurstraject nader uit, dat langs de westkant van de Rijksweg A4 is ingepland. Hieronder treft u het voorkeurstraject.



Hieronder volgt een overzicht met de behaalde resultaten van 2012 en tevens is een vooruitblik geboden naar dit jaar en 2014. De voortgang betreft vooral het onderzoeken van de technische haalbaarheid van een aantal knooppunten op het traject.

2012: Het voorkeurstracé is nader onderzocht op technische knelpunten. Dit is in samenwerking met de betrokken gebiedseigenaren en beheerders gedaan. Dit onderzoek heeft een lijst met zaken opgeleverd die een rol spelen bij de uitvoering. Deze punten worden bij de uitwerking meegenomen.

2012: De technische haalbaarheid van de passage van de Geniedijk is aangetoond. Het tegengestelde verkeer en de bijbehorende inpassingen zijn hierin nog niet meegenomen. De passage ligt ter hoogte van de A4, op de locatie van de bestaande coupure. De vraag die hierbij aan de orde is, is op welke manier de passage kan worden gerealiseerd: dankzij een viaduct of via een tunnel van de op- en afrit A4 bij Beukenhorst Zuid (Taurusavenue).

2013/2014: de rapportage over het Voorkeurstracé, inclusief de herziene business case, ter afronding van de planvormingsfase is naar verwachting eind dit jaar of begin 2014 gereed.

2012/2013: Binnen het terrein van A4 Zone West is de afgelopen tijd aan plannen gewerkt waarbij het inpassen van de OLV op termijn mogelijk wordt gemaakt. Het gaat in dit stadium nog niet om het vastleggen van het tracé. In het concept Inrichtingsplan A4 Zone West (voor fase 1.1) en het Voorontwerp Bestemmingsplan is de inpassing van de OLV binnen de locatie A4 Zone West benoemd (van de entree-as tot aan de afslag A4/N201), met aandacht voor ruimtelijke reserveringen en de interne ontsluitingsstructuur. Dit wordt in 2013 vervolgd met de voorziene interne vaststelling door GEM A4 Zone West van het Inrichtingsplan fase

1.1 in het 1e kwartaal van 2013. Het bestemmingsplan ligt naar verwachting in het 3e kwartaal van 2013 voor in de raad. In dit bestemmingsplan wordt nog niet het tracé vastgesteld. In een later stadium gebeurt dit via een nieuwe bestemmingsplanprocedure.

OLV Greenport

Na het positieve besluit van het Rijk over de medefinanciering van het project en de principe toezeggingen tot cofinanciering van regionale partijen (2010), is vanaf 2011 met alle direct betrokken partijen gewerkt aan de nadere uitwerking van maatregelen en investeringen rond Flora Holland Aalsmeer. Betrokken stakeholders zijn de provincie Noord-Holland, de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn, de Stadsregio Amsterdam, Flora Holland, de VGB, Greenpark Aalsmeer en het projectbureau N201+.

Begin 2012 is het procesmanagement overgedragen aan de gemeente Aalsmeer. Op verzoek van de Gemeente Aalsmeer en Greenpark Aalsmeer is bij de uitwerking van maatregelen ook ingezet op het ontwikkelen van een alternatieve variant, met een extra ingang via Legmeerdijk. Deze variant is afgewogen tegen de rekenvariant uit de business case, met een extra achteringang bij Flora Holland. Met gemeente Aalsmeer is een strategie bepaald om de verschillende stappen van het besluitvormingsproces te doorlopen het komende jaar.

B. Truckparkeren

Het Truckparkeren voorziet in de behoefte om hoogwaardige voorzieningen voor vrachtwagens te realiseren zodat zij sneller en veiliger hun goederen kunnen overslaan. Ook kunnen zij daar overnachten. Vooralsnog is een locatie op Schiphol Zuidoost voorzien. Schiphol Real Estate (SRE) is bereid om het trekkerschap voor de uitwerking en uitvoering van het project in te vullen. Deze rol vervult SRE vanuit zijn positie als grondeigenaar en ontwikkelaar van de locatie Schiphol Zuidoost.

Uit de business case, die door ACT in 2011 eerder is opgesteld, bleek dat het project mogelijk een onrendabele top kent. Het betreft hier een scenario waarbij private exploitatie niet toereikend is om de investeringen in infrastructuur, beveiliging en basisvoorzieningen terug te verdienen. Vanuit ACT is onderzocht of de inzet van OLV Greenport middelen in het project Truckparking/buffer ACT mogelijk is.

De provincie Noord-Holland heeft als verantwoordelijke over de middelen de eis dat er geen sprake mag zijn van staatssteun. Indien er sprake zou zijn van staatssteun dan moet hier melding van worden gemaakt, zo mogelijk ook bij de EU, die dit vervolgens zal toetsen. Dit zou een vertraging van een half jaar kunnen opleveren. Als andere eis stelt de provincie dat het Rijk (EL&I) instemt met de inzet van de OLV Greenport middelen voor de Truckparking en dat heldere afspraken worden gemaakt over beheer en onderhoud. In dit kader heeft ACT een inventarisatie opgesteld van mogelijke ontwikkelscenario's voor de ontwikkeling van de Truckparking. Een van de scenario's is dat Truckparking wordt ontwikkeld als 'Dienst van Algemeen Economisch Belang' (DAEB). In 2013 worden de juridische voorwaarden hiervoor nader bekeken. De betrokken ACT-partijen hebben de intentie om gezamenlijk dit jaar te komen tot een adequate aanbesteding en uitvoering van het project.

C. HST Cargo/CAREX

Het HST Cargo/CAREX initiatief wil de bereikbaarheid van Mainport Schiphol en metropoolregio Amsterdam verbeteren via het netwerk van Europese hogesnelheidstreinen.



Afbeelding: Optionele aansluiting op Europees netwerk van hogesnelheidstreinen

Vanuit ACT zijn er zowel op Europees niveau als op regionaal niveau acties ondernomen. Het is duidelijk geworden dat opschaling naar het Rijk vanaf nu nodig is om de complexe onderwerpen binnen dit projectonderdeel te kunnen realiseren. Hier zet ACT dit jaar op in. Hieronder volgt een overzicht van de voornaamste resultaten van het afgelopen jaar en wordt het vervolg in 2013 weergegeven.

Business case op Europees niveau:

Op Europees niveau werkt ACT samen met de diverse partnerregio's aan een business case (Transportplan) om een kernnetwerk tussen de voornaamste Europese regio's en steden te realiseren. Deze partners opereren onder de naam CAREX. De CAREX-partners hebben ieder hun afzonderlijke businesscases samengevoegd in één plan. Hierin zijn tevens de vrachtvolumes van de belangrijkste potentiële klanten als FEDEX Air France/KLM, UPS en TNT samengevoegd.

Deze resultaten zijn naast de uitkomst van de Europese marktanalyse gelegd, welke is opgesteld door de twee voornaamste betrokken Franse railoperators (SNCF en Europorte). Op basis van deze analyse zijn een aantal kritische punten benoemd die de haalbaarheid van een Europese business case beïnvloeden, zoals: investeringskosten en de mogelijke inzet van bestaand materieel, een (te) beperkte substitutie van Airfreight Trucking, het aanhaken van de Duitse markt (Köln/Bonn, Frankfurt Airport) en de manier waarop concurrerende marktpartijen in het project kunnen samenwerken. In 2013 zullen de samenwerkende CAREX partijen hun acties specifiek op deze onderwerpen richten.

EU commitment, TEN-T subsidieaanvraag

Om het project succesvol te kunnen maken, haakt CAREX aan bij de Europese Unie. De EU is bereid om CAREX in haar logistieke programma (TEN-T) op te nemen. Ook heeft zij aan de Belgische partner uit Luik een financiële ondersteuning van € 2 mln. toegekend. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste stappen uit het afgelopen jaar.

1. Het CAREX concept is na overleg met de EU opgenomen in het TEN-T programma van de EU. Dit programma richt zich op het stimuleren van grensoverschrijdende infrastructuur en corridors/netwerken binnen Europa;
2. De partner uit het Belgische Luik (Liège CAREX) heeft in samenwerking met de andere CAREX partners een TEN-T aanvraag gedaan voor financiële ondersteuning (€ 2 mln.) van studies naar Terminal ontwikkeling, gebruik van het HST netwerk en issues rond geluid en veiligheid. Deze aanvraag is door de EU ook gehonoreerd. Liège CAREX is voornemens om de studies waar mogelijk ook generiek voor CAREX in te zetten;
3. Daarnaast heeft EuroCAREX de mogelijkheden onderzocht om een gezamenlijke TEN-T aanvraag uit te werken en in te dienen. Dit gaat samen met een uitbreiding en verfijning van de onderzoeksprojecten zoals die door Liège CAREX zijn ingediend. Dit initiatief is in 2012 niet van de grond gekomen doordat partijen geen harde garanties voor cofinanciering konden afgeven. In 2013 zal opnieuw worden bezien of een haalbare case/aanvraag kan worden ingediend.

Inventariseren startlocatie/infraspeed terrein

De locatie voor een HST Cargo terminal is nader onderzocht in samenwerking met de stakeholders Infrasppeed/Prorail en A4 Zone West. Hieronder volgen de resultaten.

1. In samenwerking met Infrasppeed en Prorail is meer in detail gekeken naar de ontwikkelingsmogelijkheden van een mogelijke startlocatie voor HST Cargo op het Infrasppeed onderhoudsterrein (ten zuiden van de Bennebroekerweg).
2. In opdracht van ACT is onderzoek gedaan naar het combineren van de functies van Infrasppeed met de overslagfunctie voor HST Cargo, de inpassing van deze functies op het terrein, de verbinding met een consolidatiepunt in de A4 Zone West en overige randvoorwaarden als veiligheid. Dit heeft geresulteerd in een brede inventarisatie van aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de locatie. In 2013 zal de GEM A4 Zone West de verdere uitwerking van de startlocatie ter hand nemen. ACT blijft hierbij een ondersteunende rol spelen.

TrainLanes: Verbinding met Noord-Italië

Eveneens in regionaal verband is in het kader van Seamless Connections (zie pijler 3 van deze rapportage) geïnventariseerd of een conventioneel Railconcept voor AirFreight richting Noord-Italië opgezet zou kunnen worden. In 2013 wordt dit concept verder uitgewerkt.

Inventarisatie commitment/stakeholders

Het HST Cargo/CAREX initiatief komt steeds meer in een cruciale fase tussen concept en concrete implementatie. Het blijkt in de praktijk niet werkbaar om dit alleen vanuit ACT te blijven aansturen, op specifieke deelonderwerpen is nu ook de inzet van publieke- en private stakeholders nodig. In dit kader hebben ACT en de A4 Zone West opdracht gegeven om gesprekken te voeren met publieke- en private partners en stakeholders (in de Regio en bij het Rijk). Deze resultaten van de gesprekken worden in het 1^e kwartaal van 2013 verwacht.

PIJLER 2: DUURZAAMHEID

Voor de pijler duurzaamheid is na vaststelling van de leefbaarheidskader van ACT (2009) en het ondertekenen van twee convenanten tussen de gemeente met de ontwikkelaar van terreinentiteit A4 Zone West en hoogheemraadschap Rijnland (2012), de uitvoering binnen deze pijler bij de afzonderlijke terreinentiteiten komen te liggen. Het programmabureau ACT heeft hier enkel nog een controlerende rol. De terreinentiteiten zijn zelf verantwoordelijk voor de invulling. Voor alle terreinen geldt dat zij een BREEAM certificering voorbereiding of al hebben ontvangen. Hieronder volgt een overzicht per terrein van verdere resultaten op het gebied van duurzaamheid.

Schiphol Logistics Park (SLP)

In 2012 heeft het bedrijf Rapid zich op SLP gevestigd. De ontwikkelaar van het vastgoed heeft voor de realisatie van het pand het BREEAM 'very good' certificaat ontvangen.

Daarnaast zijn er de resultaten behaald het afgelopen jaar.

- Er is tijdelijk beheer opgestart met een proeftuin voor niet-vogelaantrekkende gewassen;
- Samen met afvalverwerker De Meerlanden is overleg gestart voor de uitwisseling van warmte en koude;
- Het ontwerp voor het Ringdijkpark is bijna gereed, waarna een aanvraag voor een omgevingsvergunning gedaan zal worden door SLP.

A4 Zone West

Voor de A4 Zone West is een volledige voortgangsrapportage duurzaamheid opgesteld.

Deze is vanuit het project A4 zone West per brief aan de raad gezonden (kenmerk: 2013/11177). Hieronder volgen de voornaamste resultaten:

- Begin 2012 is gestart met de concretisering van de duurzaamheidsambities;
- In april 2012 zijn twee convenanten getekend met Gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland;
- De duurzaamheidsmaatregelen zijn geïntegreerd in het inrichtingsplan en het beeldkwaliteitsplan;
- Er zijn in januari 2013 voorbereidingen getroffen voor de BREEAM certificering.
- Er is vanuit het programma duurzaamheid van de gemeente Haarlemmermeer een subsidie toegekend van € 18.000,-.
- De haalbaarheid van decentrale sanitatie is onderzocht. De haalbaarheid blijkt helaas gering te zijn;
- De GEM A4 Zone West neemt mede namens SADC deel aan een denktank voor een regionaal warmtenet.

Schiphol Zuidoost

- De voorbereiding van BREEAM certificatie voor 'Gebiedsontwikkeling Ontwerpfase Schiphol Zuidoost';
- Omwille van de gezondheid en het welbevinden van de bewoners van Schiphol Zuidoost, is een voetbal-/basketbalveldje op Schiphol Zuidoost alsmede een looppad door het gebied aangelegd;
- De bereikbaarheid van dit gebied wordt momenteel verbeterd door nieuwe toe- en uitgangen van het gebied; dit betreffen aansluitingen op de nieuwe N201.

Samenwerking Arizona State University

De duurzaamheidsambitie van onze gemeente zal mede vorm worden gegeven met de nieuwe partner Arizona State University (ASU). Het Cradle to Cradle principe van ontwerper McDonough dat ten grondslag ligt aan het ontstaan van bedrijventerrein Beukenhorst Zuid en in het bijzonder Park 20120 willen we zo veel mogelijk benutten voor de verdere (gebieds)ontwikkelingen binnen onze gemeente, zoals ook A4 Zone West. Met partners als McDonough, ASU en het inzetten op duurzame ontwikkeling zetten we onze gemeente op de kaart.

PIJLER 3: BEYOND LOGISTICS / SEAMLESS CONNECTIONS

In juli 2012 is het project Seamless Connections (naadloze verbindingen) gestart. Seamless Connections richt zich op het weghalen van fysieke en niet-fysieke obstakels in de logistieke keten. Dit zorgt ervoor dat het mogelijk is om informatie eerder de keten 'in te sturen' en daardoor afhandelings-processen te versnellen, wachttijden te verminderen, vracht te bundelen en daardoor capaciteit te vergroten. Seamless Connections is het speerpuntproject van de cluster Logistiek van de Amsterdam Economic Board en is ondergebracht bij ACT. De reikwijdte van Seamless Connections strekt zich uit over de grote logistieke knooppunten in Metropoolregio Amsterdam: Airport, Seaport en Greenport.

Bij het project zijn inmiddels bijna 80 gerenommeerde bedrijven, instellingen en (overheids)organisaties betrokken, zoals luchthaven Schiphol, de haven Amsterdam, de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en het Dutch Institute for advanced Logistics (Dinalog). Landelijk is het aangesloten bij het Topsectorenbeleid van het kabinet. Deze samenwerking zet de metropoolregio en Nederland als logistieke hub internationaal beter op de kaart te zetten.

Een groot project binnen Seamless is AirLink. Dit project richt zich op het digitaliseren en koppelen van informatie rond uitgaande vrachtstromen op Schiphol. Hierdoor kunnen afhandelingstijden op de luchthaven met 25 % versneld worden. Na het eerste half jaar van het Seamless-programma zijn er successen behaald in het opstarten van de eerste pilots (AirLink en MicroGaming/FutureFraming), het borgen van financiering vanuit marktpartijen en overheden (Beter Benutten, Pieken in de Delta), en het communiceren over het programma. Voor de overige pilots geldt dat het noodzakelijk is dat initiërende partijen een sterkere trekkersrol moeten gaan vervullen om ook hier tot successen te komen. Daar wordt het komende jaar gezamenlijk aan gewerkt en zal uitmonden in een eerste evaluatie aan het einde van dit jaar. In 2015 wordt het project Seamless Connections afgerond.

Smart Logistics Amsterdam

Wij willen u informeren over dit programma van de Amsterdam Economic Board, omdat er een nauwe relatie met ACT is op het gebied van logistiek. Zoals in de samenvatting genoemd heeft de AEB zeven speerpuntclusters benoemd, waarvan de cluster 'Logistiek' voor ACT van belang is. De strategie voor dit cluster, 'De kracht van het verbinden', is in juni 2011 vastgesteld en bekrachtigd door de Amsterdam Logistics Board. Het programma 'Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015' is de concrete uitwerking van deze strategie (bijlage 1). Met dit programma wordt een sterke impuls gegeven aan de kwaliteit van de logistieke dienstverlening en kan de Metropoolregio Amsterdam zich nog sterker op de kaart zetten als internationale logistieke hub. De randvoorwaarde hierbij is een betere duurzaamheids-prestatie.

Het programma telt vijf programmalijnen: 1) Efficiënte logistiek, 2) Sterke regiefunctie, 3) Optimale duurzaamheid, 4) Kennis & kunde en tot slot 5) Effectieve internationale marketing. Het voornaamste project is hierboven al genoemd, Seamless Connections. In bijlage 2 treft u het volledige programma van Smart Logistics Amsterdam, maar wij willen enkele hier eruit lichten. Zo is er Schiphol Smartgate cargo dat het douaneproces voor goederen buiten de EU sneller en veiliger maakt. Ook wordt er gestreefd naar duurzame oplossingen via het project 'Lean & Green', dat een landelijke reikwijdte kent. Binnen dit project verminderen bedrijven in vijf jaar 20% van hun CO2-uitstoot. De ambitie binnen SLA is om 150-250 bedrijven uit de metropoolregio hierbij aan te laten sluiten. Tot slot is van belang dat de metropoolregio qua marketing en acquisitie zich goed profileert en ervoor zorgt dat buitenlandse bedrijven ons kennen en warm gemaakt worden om zich in Haarlemmermeer of in de regio te vestigen. Voor de toekomst is het belangrijk voldoende en voldoende gekwalificeerd personeel ter beschikking te hebben. Daarom is een Human Capital Agenda opgesteld (bijlage 3).

Verkenning nieuwe aansturing ACT

De ontwikkelingen op logistiek gebied in onze regio vragen om een nieuwe vorm van aansturing van ACT. De samenwerking vanuit het programmabureau ACT met de Amsterdam Economic Board is succesvol, maar de besluitvorming en aansturing is te versnipperd en daardoor te complex geworden. Daarom worden momenteel mogelijkheden verkend waarbij er een vereenvoudigde vorm van aansturing (ook wel 'governance') van de logistieke kerngebieden in onze regio (airport, seaport, greenport, dataport) plaatsvindt. Ook van belang hierbij is dat de samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven (ook wel 'triple helix') verder wordt verstevigd. Het beeldmerk van ACT blijft daarbij behouden, want dat is inmiddels een sterk 'merk' geworden in de communicatie naar buiten. Haarlemmermeer neemt vanuit economisch perspectief binnen deze logistieke kerngebieden en de 'triple helix' een voorname plaats in. De ambitie is dan ook om onze rol in de toekomst te verstevigen en blijvend in te zetten op de logistieke sector in deze regio.

Wat mag het kosten?

In 2010 heeft de raad ingestemd met een jaarlijkse bijdrage van € 150.000,- voor de jaren 2011, 2012 en 2013 voor het vervolg van ACT. Deze kosten zijn ten behoeve van het programmabureau ACT. Uit de financiële verantwoording van het programmabureau ACT blijkt dat de uitgaven in lijn met de beschikbare middelen liggen voor 2012 (bijlage 3). Voor 2013 heeft het programmabureau een sluitende begroting (bijlage 4) waarbij de gemeentelijke bijdrage € 120.000,- bedraagt. Voor de ambtelijke begeleiding is geen kredietaanvraag nodig, omdat deze gedekt zijn via de programmabegroting. Dit jaar loopt de

financiering voor het programmabureau af. Dit jaar loopt de financiering voor het programmabureau af. Een voorstel voor nieuwe financiering wordt gekoppeld aan het nieuwe vormen model voor de aansturing van ACT.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Uw raad bepaalt het financiële kader voor de ontwikkeling van ACT en beslist over de aangevraagde kredieten. Binnen het college van Burgemeester en Wethouders is de portefeuillehouder van Economie, Schiphol en Cultuur aanspreekpunt voor ACT. De operationele verantwoordelijkheid voor het programmabureau ligt bij SADC. Bestuurlijk wordt het programmabureau aangestuurd door de Cockpit bestaande uit de gemeente Haarlemmermeer, SADC, Schiphol Group, de Provincie Noord-Holland en de Haven van Amsterdam. Het ministerie van EZ is toevoerder. De voorzitter van de cockpit is de portefeuillehouder Economie, Schiphol en Cultuur van gemeente Haarlemmermeer.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Jaarlijks zal de raad in het 1^e of 2^e kwartaal worden gerapporteerd over de voortgang van ACT.

Communicatie

In 2012 is sterk ingezet op stakeholdercommunicatie en positionering van het programma ACT in relatie tot de ontwikkelingen in de regionale ruimtelijk-economische agenda. Specifiek is er (o.a. via lobby, maar ook 'interne communicatie' onder partijen ACT) gewerkt aan het verbinden van ACT met de Amsterdam Economic Board (cluster Logistiek en topsectorenbeleid Rijk) en AAA (marketing en investor development). In de eerste helft van 2012 zijn in bilaterale gesprekken met ACT partners de ambities en ideeën m.b.t. de scope van ACT in verhouding tot het regionale cluster Logistiek besproken. Ingestemd is met een verbreding van de regionale scope/rol van ACT conform de in onderstaande figuur vertaalde visie op ACT:



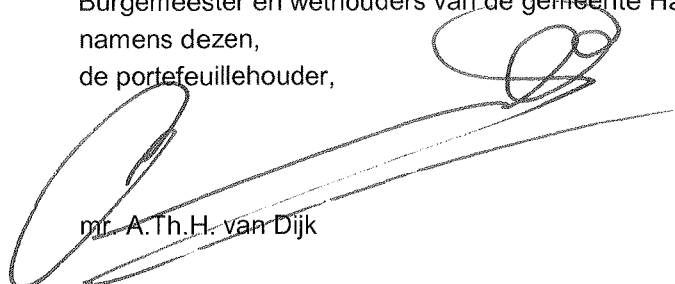
Voor de versterking en het verder laden van het merk Amsterdam Connecting Trade (ACT) is gestuurd op de inzet van het merk ACT als afzender c.q. kwaliteitsmerk voor projecten die in de praktijk uitingen zijn van beyond Logistics (innovatie), multimodaliteit en/of duurzaamheid. In 2012 heeft dit geleid tot:

- Branding van Seamless Connections binnen de visuele identiteit van ACT. Er is een huisstijl ontwikkeld voor Seamless Connections waarvoor de huisstijlrichtlijnen van ACT als uitgangspunt zijn genomen.
- Integratie van ACT in de brandingstrategie van A4ZW. Er is voor gekozen om A4 Zone West niet 'los' te gaan branden, maar expliciet gebruik te maken van de sterke basis die het merk ACT biedt. In 2013 wordt de brandingstrategie (o.a. nieuwe naam en huisstijl) voor de A4ZW verder uitgewerkt.

Op het gebied van de marketingcommunicatie zijn reguliere, doorlopende communicatiewerkzaamheden uitgevoerd, zoals contentmanagement van de website, monitoren en genereren van publiciteit, presentatie van ACT op beurzen/bijeenkomsten (via AAA activiteiten, Dinalog Year Event, Provada, SHARE etc.) en verzending periodieke e-mail nieuwsbrief ACT. In aanvulling op de reguliere activiteiten heeft de website van ACT in 2012 qua content en look & feel een 'opfrisbeurt' gekregen en is een bijdrage geleverd aan de organisatie van het ministerbezoek (Schultz van Haegen) aan de regio Amsterdam in het kader van het programma Beter Benutten. Tijdens het bezoek op Schiphol zijn ACT en het project Seamless Connections in de spotlight gezet.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



Mr. A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n)

1. De kracht van verbinden, strategie cluster Logistiek (Amsterdam Economic Board, juni 2011)
2. Programma Smart Logistics Amsterdam (Amsterdam Economic Board, mei 2012)
3. Human Capital Agenda, cluster Logistiek (Amsterdam Economic Board, november 2012)
4. Begroting en gerealiseerde kosten ACT 2012 (SADC, februari 2013)
5. Begroting ACT 2013 (SADC, november 2012)

Smart Logistics Amsterdam



De kracht van het verbinden

Amsterdam Logistics Board

8 juni 2011

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Definitie en uitgangspositie van het cluster logistiek	4
3	Visie	5
4	Ambitie	6
5	Clusterstrategie	7
6	Uitvoering	9
7	Speerpuntprojecten	10

1 Inleiding

De opdracht van de EDDBA

De Metropoolregio Amsterdam maakt werk van een sterke regionale economie. In de Economic Development Board Amsterdam (EDBA) hebben overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen de krachten gebundeld en een gezamenlijke koers uitgezet. De ambitie is om de regio in de Europese top 5 van vestigingsregio's te krijgen én te houden. De inzet richt zich op het ontwikkelen van zeven speerpuntclusters. Het cluster Logistiek is één van die clusters.

De opdracht van de EDDBA is om per cluster een ontwikkelingsstrategie voor de periode 2011 – 2020 te formuleren. Daarnaast wordt een gezamenlijke Kennis- en Innovatie Agenda (KIA) opgesteld. Daarin worden vanuit iedere cluster de meest strategische projecten opgenomen, aangeduid als *icoonprojecten*.

Proces: kerngroep en consultatie

De opdracht van de EDDBA is uitgezet bij zeven kerngroepen. De kerngroep van het cluster Logistiek is onderdeel van de Amsterdam Logistics Board en wordt voorgezeten door Jos Nijhuis (Schiphol Group), die tevens het cluster vertegenwoordigt in de Board. De voorliggende strategie is het eerste product van deze nieuwe samenwerking. Bij het opstellen ervan zijn veel betrokkenen uit de Metropoolregio Amsterdam geconsulteerd. De strategie is op hoofdlijnen geformuleerd en is in de periode maart 2011 – juni 2011 verder uitgewerkt in een samenhangend programma 'Smart Logistics Amsterdam'.

Leeswijzer

In deze notitie is de visie, de ambitie en de strategie beschreven. Daarvoor zijn eerst de definitie en de uitgangspositie van de cluster Logistiek beschreven. Deze worden gevolgd door een beschrijving van zeven speerpuntprojecten.

2 Definitie en uitgangspositie van de cluster logistiek

Wat valt er onder het cluster logistiek?

Logistiek is gedefinieerd als de dienstverlenende sector die, in opdracht van de productiesector, het transport van goederen regelt. Onder logistiek wordt in deze strategie verstaan: de aansturing, organisatie, controle en uitvoering van het vervoer van goederen. Als nieuw element wordt ook dataverkeer in deze strategie betrokken, als onmisbare schakel in een optimale logistieke dienstverlening. De logistieke opgave van personenvervoer is een uitdaging op zichzelf en wordt in een latere fase uitgewerkt, net als het thema van regionale en stedelijke distributie. De focus van deze strategie is gericht op internationale goederenstromen en de internationale concurrentiepositie hierin van de Metropoolregio Amsterdam.

Logistiek speelt een belangrijke rol bij het faciliteren van de wereldhandel. In een globaliserende economie, waarin consumenten en bedrijven hoge eisen stellen aan de snelheid, betrouwbaarheid en kosten van levering van producten, is logistiek een economische sector op zich geworden. Verschillende soorten bedrijven vervullen hierbij een rol, zoals verladers, handelsondernemingen, logistieke dienstverleners, vervoerders en exploitanten van infrastructuur.

Logistiek kent twee belangrijke activiteiten: (i) vervoer en opslag van goederen en (ii) aansturing en regie van goederenstromen. Bij de eerste activiteit zijn hoofdspelers: (lucht)havens, afhandelaars, luchtvaartmaatschappijen, rederijen, overige vervoerders en logistieke dienstverleners. Bij de tweede activiteit spelen verladers (producenten en handelsondernemingen) en logistieke dienstverleners (3PL) de hoofdrol.

Internationale concurrentiepositie en economische betekenis van het cluster

Volgens de Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011 heeft het cluster groothandel en transport een aandeel van 17% in de totale regionale economie. Daarmee is dit het tweede cluster in omvang. Er zijn ruim 25.000 bedrijfsvestigingen, die werk bieden aan 178.000 personen (= 13% van de werkgelegenheid in de regio). In vergelijking tot andere agglomeraties scoort Amsterdam als kleine Europese hoofdstad relatief goed. De nationale en internationale transportvoorzieningen worden met een vierde plaats goed beoordeeld.

Op het gebied van vracht is **Amsterdam Airport Schiphol** de derde luchthaven van Europa en nummer 14 in de wereld. In 2009 werd 1.3 miljoen ton vracht vervoerd via Schiphol. De luchtvrachtactiviteiten op en rond Schiphol bieden direct werk aan ruim 25.000 mensen op alle opleidingsniveaus. De ervaring leert dat een Europees hoofdkantoor en het sales- en servicecenter vaak het distributiecentrum volgen.

In 2009 hebben de **Noordzeekanaalhavens** 87 miljoen ton goederen overgeslagen en zijn daarmee de 4^{de} haven in Europa. Met een directe werkgelegenheid van 35.500 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van EUR 4,5 miljard. De indirecte werkgelegenheid van de Noordzeekanaalhavens is nog eens 25.000 arbeidsplaatsen met een toegevoegde waarde van EUR 2,2 miljard¹. De zeehavens zijn marktleider in de benzineopslag, blending en handel in cacao, maar ook wereldspeler in andere foodproducten.

Greenport Aalsmeer is één van de vijf Greenports in Nederland en 's werelds grootste logistieke-, handels- en kenniscentrum op het gebied van sierteeltproducten. Greenport Aalsmeer zorgt voor meer dan 45.000 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van alleen al de sierteelt van meer dan EUR 592 miljoen.

De laatste jaren heeft de regio zich stormachtig ontwikkeld als **Dataport**. Met ruim 400 (veelal internationale) aangesloten partijen is blikvanger AMS-IX de grootste internethub ter wereld. De verkeersgroei is exponentieel en bedraagt nu ruim 1,2 Terabit per seconde in de piekuren. Een groot deel van het verkeer betreft 'overslag' ofwel verkeer van het ene buitenland naar het andere. De schaalgrootheid en kosteneffectiviteit maken AMS-IX steeds aantrekkelijker waardoor partijen zich graag aansluiten.

¹ Tabellenboek: Havenmonitor 2007, Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2007, RebelGroup Advisory / MTBS – Buck Consultants International, opdracht Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juli 2009

3 Visie

De Metropoolregio Amsterdam biedt voor de internationale logistiek een unieke set van diensten, verbindingen en kennis. Door middel van innovatie op de terreinen (i) overslagefficiëntie, (ii) multimodaliteit (waaronder interne- en externe bereikbaarheid) en (iii) logistieke regie wordt de internationale concurrentiepositie van de *Gateway to Europe* versterkt.

Internationale positie

Nederland heeft van oudsher een sterke positie in de wereldhandel en bijbehorende goederenstromen, mede dankzij de ligging aan de Rijndelta, de aanwezigheid van een topluchthaven (Schiphol) en de internationale oriëntatie van ons bedrijfsleven. Daarnaast kent Nederland een fijnmazig netwerk van weg-, spoor-, en water- en dataverbindingen. Nederland wordt verder gewaardeerd vanwege de kwaliteit en kosteneffectiviteit en is daarmee voor veel internationale verladers de 'Gateway to Europe'.

De haven van Rotterdam is qua volume het grootste logistieke knooppunt. De drie andere knooppunten met internationale betekenis (Luchthaven Schiphol, Haven Amsterdam en Greenport Aalsmeer) liggen in de Metropoolregio Amsterdam. Vanuit deze knooppunten zijn er verbindingen met Europese Distributie Centra (EDC) in heel Nederland.

Kracht van de Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is onderscheidend binnen Nederland door de aanwezigheid van veel hooggekwalificeerde, ondersteunende zakelijke diensten, zoals juridische en financiële advisering en de ICT. De regio heeft hiermee een grote aantrekkingskracht voor internationale logistieke regie en aansturing, waardoor ook veel Europese hoofd- en verkoopkantoren zich hier vestigen. Natuurlijk is hierbij ook de kwaliteit van het intercontinentale netwerk van Schiphol voor passagiersvervoer een groot pluspunt.

Concurrentiepositie staat onder druk

De ontwikkeling van het cluster Logistiek in de Metropoolregio Amsterdam is sinds 1990 spectaculair verlopen, in eerste instantie in volume en kwantiteit en na 2000 vooral in kwalitatieve zin. Maar het cluster in de Metropoolregio Amsterdam ondervindt inmiddels wel stevige concurrentie van andere regio's in Europa en in het Midden-Oosten. Door de internationalisering van het bedrijfsleven zijn er weinig Nederlandse logistieke dienstverleners overgebleven. Die internationalisering stelt steeds hogere eisen aan de concurrentiekracht van de regio.

Uit internationale vergelijkingen blijkt dat op logistiek gebied de Metropoolregio Amsterdam waakzaam moet zijn op de thema's 'interne en externe bereikbaarheid', 'arbeidsmarkt' en 'kennisniveau'. Daarnaast is het belangrijk om te blijven inzetten op meer kwaliteit en efficiency van de dienstverlening. Innovatie is noodzakelijk om de *Gateway to Europe* functie veilig te stellen en te versterken. Verder is het belangrijk om de samenhang met andere economische clusters goed te organiseren. De oprichting van de EDDBA sluit dus naadloos aan bij de actuele behoefte van het cluster Logistiek.

Inzetten op een sterke internationale concurrentiepositie

Uit analyse volgt dat drie thema's centraal moeten staan bij het versterken van de internationale concurrentiepositie: overslagefficiëntie, multimodaliteit (waaronder interne- en externe bereikbaarheid) en versterking van regie in de logistiek.

4 Ambitie

Smart Logistics Amsterdam

Nederland dé nummer 1 Europese logistieke hub met een sterke positie voor de Metropoolregio Amsterdam door slim gebruik van mensen en middelen.

De ambitie: Nederland, de nummer 1 Europese logistieke hub...

Het cluster logistiek is een nationaal topcluster. De economische zwaartepunten liggen in Rotterdam, Amsterdam, Noord-Brabant en in toenemende mate Noord-Limburg. In samenhang maken deze regio's Nederland tot marktleider in Europa. De ambitie is om die internationale topositie te behouden én te versterken.

... met een sterke positie voor de Metropoolregio Amsterdam...

Het logistieke cluster in de metropoolregio is niet concurrerend aan andere gebieden in Nederland, maar een complementair onderdeel van het geheel door de aanwezigheid van airport, seaport, greenport en dataport. De regionale ambitie is om de sterke *assets* van de Metropoolregio Amsterdam verder te accentueren en daarmee een bijdrage te leveren aan de *Gateway to Europe*.

...door slim gebruik van mensen en middelen.

Volumes hebben lange tijd het gezicht bepaald van de winstgevendheid van de logistiek. Door activiteiten slimmer uit te voeren wordt de effectiviteit verhoogd en meerwaarde toegevoegd. Daarbij staan efficiëntie, duurzaamheid, veiligheid en betrouwbaarheid centraal.

5 Clusterstrategie

Het doel van Smart Logistics Amsterdam is optimaal economisch rendement voor de logistiek in de Metropoolregio Amsterdam:

- De toegevoegde waarde van het logistieke cluster in de Metropoolregio Amsterdam groeit tot 2020 gemiddeld tenminste 5% harder dan het Nederlandse gemiddelde, mede dankzij een internationale toppositie van de regio in het organiseren van “seamless flows”.
- De Metropoolregio Amsterdam is in 2020 een Europese topregio voor het organiseren van “virtuele logistiek” en supply chain management. Dit wordt mede bereikt door het ontwikkelen van het concept *smart services hub* wat staat voor integrale dienstverlening, volgens de hoogste internationale maatstaven.
- Het logistieke cluster van de Metropoolregio neemt in 2020 een internationale toppositie in met betrekking tot duurzaamheidsprestaties in de integrale (internationale) logistieke keten.

Om de doelstellingen te realiseren wordt ingezet op drie programmalijnen, namelijk:

1. Smart Ports
2. Smart Cargo Hub
3. Smart Services Hub

Terugblik 2001 - 2010: van knooppunten naar Smart Cargo Hub

In de tweede helft van de vorige eeuw is de logistieke sector erkend als dragende pijler van de nationale economie en heeft Nederland fors geïnvesteerd in de Mainportstrategie. In de Metropoolregio Amsterdam is dit vanaf begin van deze eeuw vertaald in samenwerkingsverbanden en publiek/private deelprojecten.

Er is steeds meer aandacht besteed aan de (gezamenlijke) aansturing van logistieke ketens, waarbij gebruik is gemaakt van nieuwe technologische en ICT-toepassingen. Hiermee worden de logistieke knooppunten en ketens beter geregisseerd en beheerst.

Met de toepassing van ICT-technologie heeft de kwaliteit en effectiviteit van de logistiek op de knooppunten de laatste jaren een sprong kunnen maken: van luchthaven en haven naar *Smart Ports* en vervolgens naar een *Smart Cargo Hub*.

De focus van de projecten van Smart Port is vooral gericht geweest op een efficiënte afhandeling van de goederen, waarbij stroomlijning van controleprocedures en het verminderen van de hoeveelheid papier voorop stonden. Dit wordt door projecten als Smart Gate en E-Freight ontwikkeld. Betrokken partijen zijn douane, luchtvaartsector en afhandelaars, de thema's: efficiency, doorlooptijd, betrouwbaarheid en veiligheid. Toepassing is vooral lokaal en betreft het ontwikkelen en implementeren van ICT oplossingen.

De Smart Cargo Hub heeft de nadruk gelegd op regie binnen de regio en afstemming tussen haven, luchthaven en bloemenvelling. De uitgevoerde projecten richtten zich op multimodaliteit, samenwerking en duurzaamheid (RFID, ACT Beyond Logistics, Airport/seaport). Betrokken partijen zijn lokale en regionale overheden, ontwikkelaars en de haven, luchthaven en veiling.

De opgave 2011 -2020: van Smart Cargo Hub naar Smart Logistics Amsterdam

De ambitie van het cluster Logistiek vertaalt zich in drie programmalijnen, die hieronder zijn beschreven.

Smart Ports: Op de knooppunten faciliteren de exploitanten (Schiphol, Haven Amsterdam, Flora Holland) de vrachtafhandeling. De kwaliteit die op die knooppunten wordt geboden werkt door op de aantrekkingskracht

van logistieke dienstverlening in de Metropoolregio Amsterdam. In de internationale concurrentie gaat het er om voldoende capaciteit beschikbaar te hebben, zodat de overslag snel en tegen lage kosten kan plaatsvinden. Hierdoor ontstaan marktcondities die aantrekkelijk zijn voor logistieke partijen.

Smart Cargo Hub: Een efficiënte afhandeling van goederen vraagt om een goede organisatie in de keten en het optimaal gebruik maken van de verschillende modaliteiten. In de conceptontwikkeling van multimodale logistiek liggen nog veel kansen. Het gaat daarbij om het organiseren van een samenhangend regionaal systeem. Duurzaamheid zal expliciet aan de orde komen in deze opgave. Hoewel de logistieke ketens in toenemende mate worden geautomatiseerd, blijft voldoende aanbod en beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel essentieel. Het arbeidsmarktvaagstuk komt binnen deze programmalijn dan ook specifiek aan de orde.

Smart Services Hub: Grote en middelgrote bedrijven organiseren hun supply chain nauwgezet tot aan de klant. Het gehele proces van inkoop en aanleveren van grondstoffen, fabricage tot eindproduct en de distributie daarvan is een complex proces van strategische waarde voor een bedrijf. Dit proces van *supply chain management* wordt soms uitbesteed aan logistieke dienstverleners, maar wordt ook steeds vaker binnen het bedrijf in een zelfstandige unit met specialisten ondergebracht. Deze logistieke regieafdelingen bepalen hoe de goederenstromen over de wereld gaan en waar en door wie de logistiek distributiefuncties plaatsvinden. Het is essentieel de regieafdelingen van bedrijven en de logistieke regisseurs aan de regio te binden. Het kunnen ontwikkelen en inzetten van topkennis is hierbij de sleutel naar succes.

Binnen deze programmalijn wordt ook het concept van Full Service Hub verder uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de andere clusters binnen de EDBA. De idee hierachter is dat de metropoolregio Amsterdam zich internationaal nog sterker op de kaart kan zetten met een samenhangend dienstenpakket dat aan de hoogste internationale maatstaven kan voldoen.

6 Uitvoering

Mijlpaal

De organisatie van het programma “Smart Logistics Amsterdam” is vormgegeven en klaar om tot uitvoering over te gaan.

1. *Van strategie naar programma*

De strategie staat, met een duidelijke ambitie voor het cluster logistiek in de metropoolregio Amsterdam. De start van de EDBA, met het perspectief op intensievere samenwerking tussen kennis- en opleidingsinstellingen, ondernemers en overheid, geeft een nieuwe impuls aan de ontwikkeling van het cluster. De recente introductie van het nationale stimuleringsbeleid in “topsectoren” (waaronder: Logistiek) geeft nog meer nieuwe kansen.

Tegelijkertijd is te constateren dat er al een veelheid van lopende initiatieven en projecten is in het logistieke cluster, zowel in de regio als op nationale schaal. Alleen ontbreekt het aan samenhang hierin, en daarmee aan sturing op de effectiviteit van de inspanningen.

De kerngroep van het cluster Logistiek ambieert om meer coördinatie in de aanpak aanbrengen. Hiervoor is het programma ‘Smart Logistics Amsterdam’ opgesteld. In dit programma wordt de strategie vertaald in concrete (SMART-) doelstellingen, worden projecten/inspanningen in onderlinge samenhang gebracht en worden nieuwe kansen benoemd. De programmatische aanpak helpt ook om de samenhang in activiteiten van andere EDBA-clusters te organiseren én om een naadloze aansluiting te vinden op het topsectorenbeleid van het Rijk.

2. *Samenwerking organiseren*

Een wezenlijk onderdeel van het ontwikkelen van het programma ‘Smart Logistics Amsterdam’ is ook de organisatie van de uitvoering ervan. De kerngroep streeft naar een optimale samenwerking met partners uit de regio, gebaseerd op bestaande structuren, zoals de Amsterdam Logistics Board en de Amsterdam Airport Area. Kennis- en innovatieprojecten worden in nauwe samenwerking met het nationale kenniscentrum Dinalog opgezet en uitgevoerd. Op nationaal niveau wordt aansluiting gezocht met het Topteam van het Rijk.

Van de EDBA wordt verwacht dat zij deze aanpak procesmatig ondersteunt en waar nodig ook bestuurlijke besluitvaardigheid toont.

7 Speerpuntprojecten

De EDBA werkt aan de Kennis- en Innovatieagenda. Per cluster wordt een aantal projecten van strategisch belang gedefinieerd die binnen deze agenda kunnen worden uitgevoerd. Deze projecten komen voort uit de geïntensiveerde samenwerking tussen en bedrijfsleven en kennisinstellingen. Voor het cluster Logistiek is door de kerngroep in de periode maart 2011 – juni 2011 een aantal projectvoorstellen uitgewerkt. De volgende zeven projecten aangeduid als speerpuntprojecten:

1. *Seamless connections*

Seamless connections wil letterlijk en figuurlijk de hekken/obstakels tussen bedrijven in de keten weghalen, zowel business-to-government als business-to-business. Door bestaande informatiesystemen te integreren kan de planning en aansturing van de totale afhandelingketen aanzienlijk verbeteren. Door betere afstemming en koppeling met planningsystemen wordt het transport efficiënter (kortere rijtijden, hogere belading) waardoor de CO₂-emissies worden gereduceerd. Zo kan capaciteit worden vrijgemaakt zonder nieuwe investeringen in infrastructuur. Ook de duurzaamheid (vermindering van CO₂-uitstoot) wordt hiermee bevorderd. ICT-instrumenten vormen een belangrijk aspect om de synchromodaliteit in de logistieke keten te kunnen ontwikkelen. Dit project sluit aan bij internationale ontwikkelingen op het gebied van de zogenaamde green lanes.

2. *Smart Services Hub*

In het kader van een integrale benadering van de economische strategie voor de Metropoolregio Amsterdam zullen de verschillende vormen van zakelijke dienstverlening (ICT, logistiek, financiering) beter op elkaar moeten worden afgestemd en nieuwe activiteiten toegevoegd. De Smart Services Hub zal de Metropoolregio Amsterdam naast distributie van goederenstromen ook een leidende positie moeten geven in de regie van handelsstromen. Het gaat dan in het bijzonder om de sectoren Bloemen, Voedsel, High Tech, Life Sciences, Media, Aerospace en Mode. Hiervoor is een analyse nodig van de kwaliteit van de gezamenlijke enabling servers (logistiek, financiële en juridische dienstverlening) in de Metropoolregio Amsterdam. Met deze analyse kan vervolgens een ontwikkelingsplan voor de Smart Service Hub worden opgesteld.

3. *Airport Seaports Conference*

De logistieke infrastructuur in Nederland en die in de Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder dient zich sterker te profileren in het buitenland, met name bij de BRIC-landen. Een aantal keren is het airport-seaportsconcept in het buitenland gepresenteerd. Door het organiseren van een internationale conferentie in Nederland kan een schaa sprong worden gerealiseerd. Uit overwegingen van acquisitie en branding wordt in 2013 een grote conferentie georganiseerd in de RAI, Amsterdam. Mondiale knooppunten zoals Singapore, Dubai en New York worden daarvoor uitgenodigd. Onderwerpen zijn safety/security, duurzaamheid, port communitysystemen, douane, E-freight en arbeidsmarkt. Dit congres dient te leiden tot een internationaal platform waarmee de resultaten van de diverse logistieke projecten in de regio en van het topteam logistiek breed kunnen worden uitgedragen.

4. *Amsterdam Circle Lines*

Met de Amsterdam Circle Lines worden alternatieven geboden voor wegvervoer via binnenvaart en trein, door nieuwe shuttles en een geoptimaliseerd ICT-systeem. Het huidige Circle Lines wordt in dit project structureel verankerd in de markt en zo goed mogelijk aangesloten op grote achterlandcentra zoals Duisburg. Binnen de Airport/Seaport/Greenport wordt Circle Lines verder ontwikkeld, niet alleen de fysieke stromen (met verbindingen tussen ACT, Schiphol, Greenport en Haven Amsterdam) maar ook het ICT-verkeer dat zorg draagt voor het optimaliseren van synchromodale processen. Hiertoe dienen

overslagpunten te worden aangepast of gerealiseerd bij grote bedrijfsterreinen aan hoofdverbindingen waar nu nog sprake is van veel vervoer over de weg.

5. Arbeidsmarkt logistiek

Terwijl de logistieke bedrijvigheid in de Metropoolregio Amsterdam zich opmaakt om een significante bijdrage te blijven leveren aan de internationale concurrentiekracht wordt de arbeidsmarkt als zwakke schakel gezien. Er is behoefte aan inzicht in de arbeidsmarkt logistiek met betrekking tot de groei en de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel op alle niveaus. Er bestaat veel onduidelijkheid over de effecten die de vergrijzing zal hebben op het aanbod van personeel. Het doel van dit project is een overzicht te verkrijgen van knelpunten (aard en omvang) in de arbeidsmarkt logistiek en huidige oplossingsrichtingen. Op basis hiervan dienen mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen te worden gedefinieerd.

6. Trade&Logistics

Er is een innovatieve, meer marktgedreven clusteraanpak noodzakelijk om de internationale concurrentiekracht te behouden en te versterken, waarbij wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en innovaties binnen de logistieke ketens. Er is in de afgelopen jaren al het nodige werk verzet dat aan de basis ligt van de gewenste clusteraanpak. Echter, de huidige clusterinspanningen zijn nog teveel aanbodgericht. Het project bestaat uit het organiseren van innovatiegerichte bedrijvennetwerken per logistiek marktsegment, waardoor een proces van open innovatie kan worden opgestart als basis voor een succesvolle clustercyclus.

7. SmartGate Cargo

SmartGate Cargo is een initiatief van 'de driehoek' bestaande uit een publiekprivate samenwerking tussen de luchthaven Schiphol, Air Cargo Netherlands en Douane. Met SmartGate Cargo wordt beoogd de verstoring van de luchtvrachtketen zo veel mogelijk te beperken. Gewerkt wordt aan een innovatieve, veilige en ongestoorde luchtvrachtketen die voldoet aan overheidsrichtlijnen op het gebied van security en douane. Momenteel wordt het toezicht op de luchtvrachtketen nog gekenmerkt door gefragmenteerde, relatief late controles in de keten, zonder een zichtbaar onderscheid in 'groene' en 'rode' stromen. SmartGate Cargo realiseert met een zogenaamd one-stopprincipe een vroegtijdige overheidscontrole voor de luchtvrachtsector, waarbij wel onderscheid wordt gemaakt in groene en rode stromen. Groene stromen zijn ongestoord, rode stromen krijgen extra aandacht. Hierdoor maakt SmartGate grensoverschrijding binnen luttele seconden mogelijk.



Programma
Smart Logistics Amsterdam
2012 - 2015

*Kerngroep Logistiek
Amsterdam Economic Board*

mei 2012

Dit programma is samengesteld door het programmteam Smart Logistics Amsterdam:
Enno Osinga (Schiphol Cargo), Frouwien Oudkerk (gemeente Haarlemmermeer) en
Ruud Dwars (Kamer van Koophandel Amsterdam), met ondersteuning van
Vivianne Blommers (AAA), Paul Jansen (SADC), Peter Overbeek Bloem (Haven Amsterdam),
Margreet Hak en Bouke Veldman (Stratagem)

Cluster Logistiek
Amsterdam Economic Board



www.iamsterdam.com/nl/economic-development-board/clusters/logistiek

Voor informatie en contact:

Ruud Dwars,
ruud.dwars@kvk.nl
tel. 0652505955

Voorwoord

Nederland is een handelsland. Aan de traditioneel sterke internationale handelspositie heeft ons land zijn welvaart te danken. En nog steeds wordt het Nederlandse verdienvermogen sterk bepaald door die internationale handel. Logistiek maakt handel mogelijk. Invoer, doorvoer en uitvoer vragen om een adequate logistieke dienstverlening. Snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid zijn daarbij de sleutelwoorden.

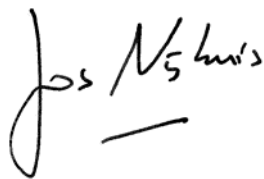
De Metropoolregio Amsterdam heeft een sterke logistieke propositie, met vier belangrijke ports (airport, seaport, greenport én dataport). Maar de internationale koploerspositie is niet vanzelfsprekend. De wereld om ons heen staat immers niet stil. En bovendien leidt de globalisering van de economie tot een nieuwe oriëntatie van fysieke handelsstromen. Daarom moeten we blijvend investeren in de ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening.

Onder de paraplu van de Amsterdam Economic Board is in 2011 een nieuwe, krachtige impuls gegeven aan de samenwerking van alle betrokken organisaties en partijen uit het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de regionale overheden. Die onderlinge samenwerking en de bundeling van kennis, denk- en organisatiekracht en financiële middelen heeft geresulteerd in het nu voorliggende stimuleringsprogramma “Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015”. Dit programma is de concrete uitwerking van de strategie die in juni 2011 is gepresenteerd (“De kracht van het verbinden”).

De Kerngroep Logistiek en de Amsterdam Logistics Board presenteren dit programma met enige trots. Meer dan tachtig organisaties, bedrijven en instellingen zijn betrokken geweest bij het vormgeven van dit programma en de diverse deelprojecten. Daaruit mag blijken dat het programma door veel betrokkenen wordt gedragen en gesteund. Het programma is bovendien goed afgestemd met het nationale topsectorenbeleid (vormgegeven door het Topteam Logistiek en nu in uitvoering bij het Strategisch Platform Logistiek) en met het landelijke topinstituut Dinalog. Daarmee is dit programma een bouwsteen voor de landelijke inspanningen om het cluster Logistiek internationaal nog beter op de kaart te zetten.

Maar... the proof of the pudding is in the eating. Of in goed Nederlands: nu is het tijd voor de uitvoering. Daarbij doen wij graag een beroep op alle betrokkenen om met dezelfde energie als waarmee de plannen zijn bedacht, nu ook de uitvoering succesvol te maken. Het doel is dat we aan het einde van de programmaperiode aantoonbaar winst hebben geboekt: winst in de internationale positie als logistieke hub, winst in het economisch rendement, winst in het kennisniveau en winst in werkgelegenheid.

Daar tekenen wij voor!



Jos Nijhuis
Voorzitter Kerngroep Logistiek



Arthur van Dijk
Voorzitter Amsterdam Logistics Board

Inhoud

Inleiding	7
1. Kader.....	8
Uitgangspositie	8
Afbakening cluster logistiek.....	8
Economische stimulering in een ruimtelijke context.....	9
Nationale inbedding.....	9
Probleemstelling	9
Ambitie en doelstelling	10
2. Programma.....	11
Vijf programmalijnen.....	11
Methodiek	13
Afstemming nationale uitvoeringsagenda	14
3. Projecten	15
Seamless Connections.....	15
Amsterdam Circle Lines	16
Schiphol SmartGate Cargo	16
Smart Services Hub	17
Lean & Green Amsterdam.....	17
Regionaal Kennisdistributiecentrum.....	18
Logistiek College Metropoolregio Amsterdam	18
Internationale marketing en acquisitie.....	19
Airport/Seaportconferentie	19
4. Management.....	20
Organisatie en uitvoering	20
Communicatiestrategie.....	20
Monitoring en effectmeting	20

Bijlagen

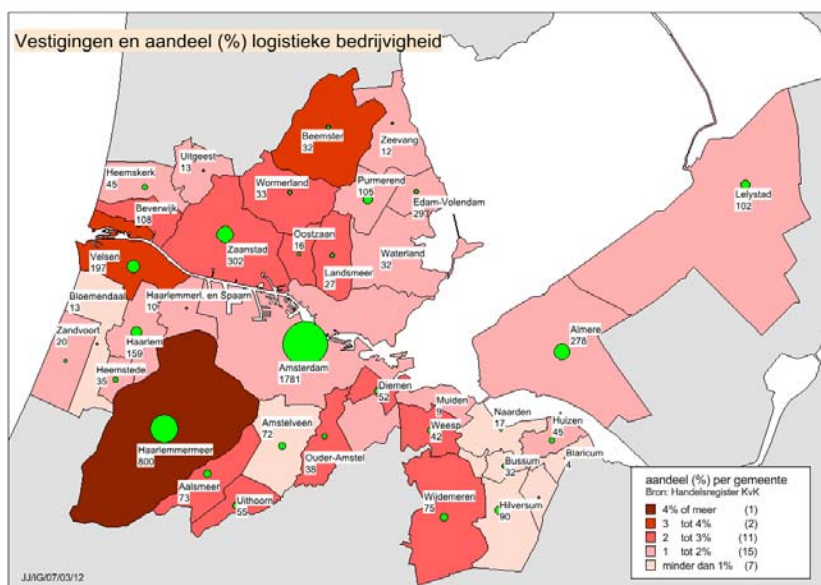
Inleiding

De Metropoolregio Amsterdam maakt werk van een sterke internationale positie van de regionale economie. Daarom is voor dit gebied de Amsterdam Economic Board¹ opgericht. Hierin hebben overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen de krachten gebundeld en een gezamenlijke koers tot 2020 uitgezet. De ambitie van de Board is om de regio in de Europese top 5 van vestigingsregio's te krijgen én te houden.

De inzet richt zich op het verder ontwikkelen van zeven speerpuntclusters ten behoeve van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Het cluster Logistiek is een van deze zeven clusters. In opdracht van de Board is door de ingestelde kerngroepen per cluster een ontwikkelingsstrategie geformuleerd. Daarnaast is een gezamenlijke, regiobrede Kennis- en Innovatie Agenda² opgesteld. Voor elk van de clusters zijn hierin strategische projecten opgenomen.

De strategie voor Logistiek, 'De kracht van het verbinden', is in juni 2011 vastgesteld door de kerngroep en bekrachtigd door de Amsterdam Logistics Board³. Het nu voorliggende programma 'Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015' is de concrete uitwerking van deze strategie.

Met dit programma wordt een sterke impuls gegeven aan de kwaliteit van de logistieke dienstverlening en kan de Metropoolregio Amsterdam zich nog sterker op de kaart zetten als internationale logistieke hub.



Figuur 1, Metropoolregio Amsterdam, bron: Kamer van Koophandel Amsterdam

¹ Zie ook: <http://www.iamsterdam.com/nl/economic-development-board>

² De agenda en de samenvatting ervan zijn beschikbaar via: <http://www.iamsterdam.com/nl/economic-development-board/over-edba/k-i-agenda>

³ De ALB is het adviesorgaan voor het cluster Logistiek in de Metropoolregio Amsterdam. Voor de samenstelling: zie bijlage 4.

1. KADER

Uitgangspositie

Nederland heeft van oudsher een sterke positie in de wereldhandel en bijbehorende goederenstromen. De goede internationale connectiviteit speelt hierbij een cruciale rol. Daarnaast kent Nederland een fijnmazig netwerk van weg-, spoor-, water- en dataverbindingen. Nederland wordt verder gewaardeerd vanwege de kwaliteit en kosteneffectiviteit en is daarmee voor veel internationale verladers de ‘Gateway to Europe’.

Drie knooppunten van internationale betekenis liggen in de Metropoolregio Amsterdam, te weten de luchthaven Schiphol, de haven van Amsterdam en de bloemenveiling in Aalsmeer. Daarnaast beschikt Amsterdam met AMS-IX⁴ over de grootste internethub van de wereld. Er zijn verbindingen met Europese distributiecentra in heel Nederland. Hiermee kan het Europese achterland optimaal worden bediend.

De Metropoolregio Amsterdam is onderscheidend binnen Nederland door de aanwezigheid van veel hooggekwalificeerde, ondersteunende zakelijke diensten, zoals juridische en financiële advisering en de ICT. De regio heeft hiermee een grote aantrekkingskracht voor internationale logistieke regie en aansturing, waardoor ook veel Europese hoofd- en verkoopkantoren zich hier vestigen. Natuurlijk is hierbij ook de kwaliteit van het intercontinentale netwerk van Schiphol voor passagiersvervoer een groot pluspunt.

De ontwikkeling van het cluster Logistiek in de Metropoolregio Amsterdam is sinds 1990 spectaculair verlopen, in eerste instantie in volume en kwantiteit en na 2000 vooral in kwalitatieve zin. De regio ondervindt inmiddels wel stevige concurrentie van andere regio's in Europa en in het Midden-Oosten. Door de internationalisering van het bedrijfsleven zijn er weinig specifiek Nederlandse logistieke dienstverleners overgebleven. Die internationalisering leidt tot een steeds meer ‘footloose’ organisatie van wereldwijde logistieke stromen, en die ontwikkeling stelt steeds hogere eisen aan de performance van de regio als logistieke hub.

Afbakening cluster logistiek

Onder logistieke activiteiten worden verstaan: aansturing, organisatie, controle en uitvoering van goederenstromen. De strategie en het programma Smart Logistics Amsterdam richten zich op de nationale en internationale goederenstromen. De internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam als logistieke hub staat hierin centraal.

Het cluster logistiek bestaat uit bedrijven met een huidige (of toekomstige) vestiging in de Metropoolregio Amsterdam die actief zijn bij de distributie van goederen. Dit betreffen de volgende categorieën.

1. Infrastructuurontwikkelaars, beheerders en exploitanten (havens, luchthavens);
2. Vervoerders (luchtvaartmaatschappijen, spoorwegen, binnenvaart, wegvervoer)
3. Expediteurs (organiseren van de logistiek, het opbouwen en afbreken van ladingeenheden)
4. Afhandelaars (laden en uitladen van goederen, opbouwen/afbreken van ladingeenheden)
5. Distributiecentra (zowel third party logistics – 3PL, als “eigen beheer”)
6. Producenten, toeleveranciers en handelsbedrijven

Binnen elke categorie bedrijven gaat het om die activiteiten die:

- Afwikkeling van (inter)nationale goederenstromen betreffen, dus geen passagiers;
- Aansturing en besluitvorming betreffen routes, locaties waarlangs en modaliteiten waarmee en door wie deze (inter)nationale goederenstromen vervoerd worden.

⁴ Amsterdam Internet Exchange

De aansturing van goederenstromen wordt beïnvloed door de factoren kwaliteit en kosten van vervoer, warehousing en infrastructuur, maar in toenemende mate ook door de zakelijke dienstverlening zoals fiscaliteit, risicomanagement en veiligheid.

Voor een sterke positie van het cluster is een goed vestigingsklimaat en de beschikbaarheid van geschikte werklocaties een randvoorwaarde. Daarbij spelen de gebiedontwikkelingsbedrijven een belangrijke rol.

Economische stimulering in een ruimtelijke context

Het programma Smart Logistics Amsterdam is gericht op het realiseren van innovatieve en economische impulsen ten behoeve van het cluster Logistiek. Dit economische stimuleringsprogramma sluit aan op het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid in de Metropoolregio Amsterdam. Speerpunten hierin zijn de ontwikkeling van de Logistieke Westas en de Amsterdam Airport Corridor.

Nationale inbedding

Het cluster logistiek is een dragende pijler onder de nationale economie. De economische zwaartepunten van het cluster liggen in Rotterdam, Amsterdam, Noord-Brabant en in toenemende mate Noord-Limburg. In samenhang maken deze regio's Nederland tot een van de koplopers in Europa. De ambitie is om die internationale topositie te behouden én te versterken.

Het logistieke cluster in de Metropoolregio Amsterdam is complementair aan de andere logistieke gebieden in Nederland door de aanwezigheid van airport, seaport, greenport en dataport. De regionale ambitie is om de sterke punten van de Metropoolregio Amsterdam verder te accentueren en daarmee een bijdrage te leveren aan de Gateway to Europe.

Het programma van Smart Logistics Amsterdam is afgestemd op het nationale innovatiebeleid, zoals onlangs gepresenteerd in de kabinetsnota 'Naar de top' (topsectorenbeleid). Het sluit naadloos aan op het advies van het Topteam Logistiek, zoals verwoord in het rapport 'Partituur naar de Top'. De nationale doelstelling is om in 2020 de *Nummer 1* logistieke hub van Europa te zijn. Het programma voor de Metropoolregio Amsterdam levert hieraan een bijdrage.

Probleemstelling

Uit internationale vergelijkingen blijkt dat Nederland in internationaal perspectief tot de koplopers behoort maar de laatste jaren wel terrein verliest.

Economy	2010 LPI			2007 LPI		
	LPI rank	LPI score	% of highest performer	LPI rank	LPI score	% of highest performer
Germany	1	4.11	100.0	3	4.10	97.1
Singapore	2	4.09	99.2	1	4.19	100.0
Sweden	3	4.08	98.8	4	4.08	96.4
Netherlands	4	4.07	98.5	2	4.18	99.6
Luxembourg	5	3.98	95.7	23	3.54	79.5
Switzerland	6	3.97	95.5	7	4.02	94.5
Japan	7	3.97	95.2	6	4.02	94.8
United Kingdom	8	3.95	94.9	9	3.99	93.8
Belgium	9	3.94	94.5	12	3.89	90.7
Norway	10	3.93	94.2	16	3.81	88.1

Figuur 2, Nederland van 2^e plaats (2007) naar 4^e plaats (2012) in de Logistics Performance Index

Voor de Metropoolregio Amsterdam geldt dat op logistiek gebied de thema's 'interne en externe bereikbaarheid', 'arbeidsmarkt' en 'kennisniveau' extra aandacht behoeven. Verder is het belangrijk om te blijven inzetten op meer kwaliteit en efficiency van de dienstverlening. Digitalisering van de informatiestromen over de supply chain is hiervoor een essentiële trend. Innovatie is noodzakelijk om de koploperspositie veilig te stellen. Verder is het belangrijk om de samenhang met andere economische clusters goed te organiseren. De oprichting van de Amsterdam Economic Board sluit dus naadloos aan bij deze behoefte van het cluster Logistiek.

In het strategiedocument 'De kracht van het verbinden' zijn de volgende knelpunten benoemd:

- Verbrokkeling van kennis en kunde op logistiek gebied;
- Weinig samenhang tussen logistiek en andere vormen van zakelijke dienstverlening, waar juist de Metropoolregio Amsterdam in excelleert;
- Fricities op de arbeidsmarkt en in de aansluiting tussen onderwijs en bedrijfsleven;
- Innovatie-inspanningen en -vermogen gering bij de logistieke bedrijven;
- Kwaliteit van de achterlandverbindingen moet beter, met name betrouwbaarheid;
- Samenhang tussen airport, seaports (dus ook Rotterdam) en greenports wordt onvoldoende benut.
- Onvoldoende 'grip' op marktdynamiek. Het aanbod wordt nog onvoldoende afgestemd op actuele marktontwikkelingen.

Ook de Europese Unie geeft nadrukkelijk aan dat er op tal van terreinen een verbeteringslag moet plaatsvinden om antwoorden te hebben op toekomstige ontwikkelingen. De nadruk ligt op duurzame oplossingen, efficiënte productie én vervoer, zorgvuldig gebruik van natuurlijke bronnen en zorg voor het leefklimaat.

Ambitie en doelstelling

De groei van volumes heeft lange tijd het gezicht bepaald van de winstgevendheid van de logistiek. Nu wordt de scope verlegd naar het scherper sturen op economisch rendement. Daarbij staan efficiëntie, duurzaamheid, veiligheid en betrouwbaarheid centraal. Bovendien is het de uitdaging om als bedrijfsleven sneller en accurater te kunnen reageren op snel veranderende marktomstandigheden en een toenemende volatiliteit van internationale handelspatronen.

De strategie van Smart Logistics Amsterdam is het verbeteren van de kwaliteit van de logistieke dienstverlening, om zo (hoogwaardige) goederen aan te trekken. Daarvoor moet worden ingezet op het verbeteren van de samenhang tussen de ports in de Metropoolregio Amsterdam en het beter integreren van de logistiek in de overige zakelijke dienstverlening. Daarbij is het de ambitie om, zowel op Europees als mondiaal niveau, een vooraanstaande positie in te nemen als supply chain hub.

De ambitie van het programma Smart Logistics Amsterdam is om in de Metropoolregio Amsterdam de kwaliteit van de logistieke dienstverlening te vergroten en daarmee een bijdrage te leveren aan de positie van Nederland als internationale logistieke hub.

Doelstelling

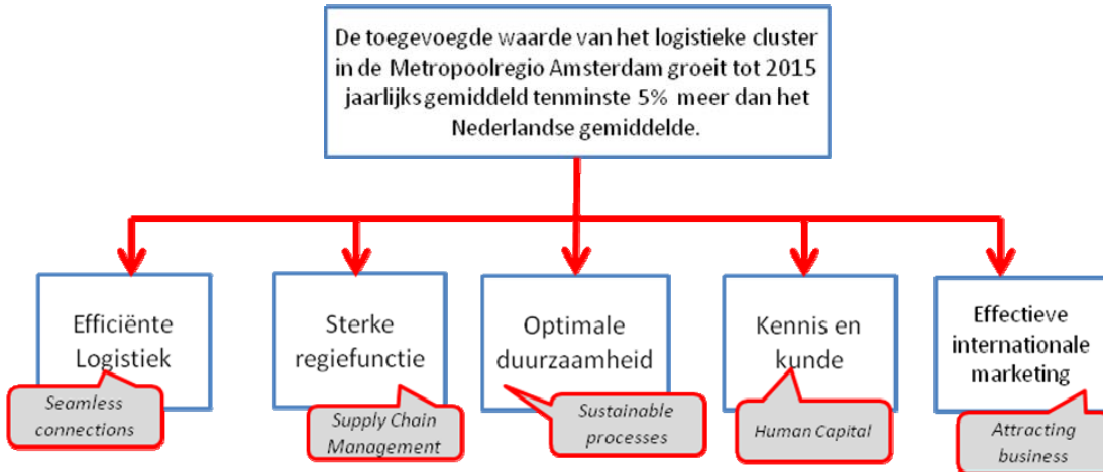
De toegevoegde waarde van het logistieke cluster in de Metropoolregio Amsterdam groeit jaarlijks tot 2015 tenminste 5% harder dan het Nederlandse gemiddelde.

Randvoorwaarde hierbij is een betere duurzaamheidsprestatie.

2. PROGRAMMA

Vijf programmalijnen

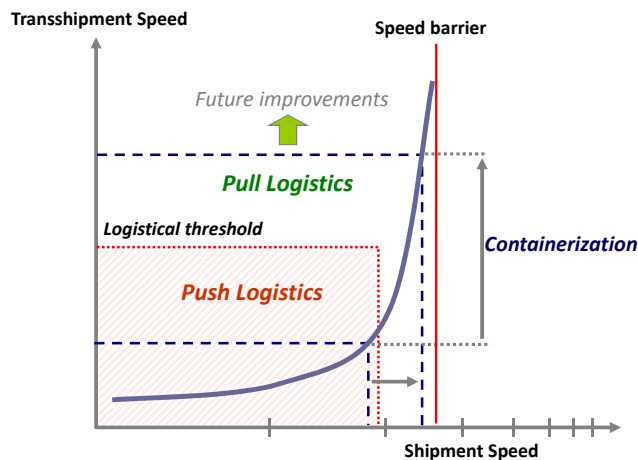
Het programma Smart Logistics Amsterdam bestaat uit vijf programmalijnen en negen projecten. De programmalijnen geven de kaders aan voor de projectvoorstellen en sluiten aan bij nationale beleidsprogramma's. De projecten worden in het volgende hoofdstuk beschreven.



Figuur 3, Smart Logistics Amsterdam: programmalijnen

Programmalijn 'Efficiënte logistiek'

Op de knooppunten faciliteren de exploitanten (Schiphol, Haven Amsterdam, Flora Holland) de vrachtafhandeling. De kwaliteit die op die knooppunten wordt geboden werkt door op de aantrekkingskracht van logistieke dienstverlening in de Metropoolregio Amsterdam. In de internationale concurrentie gaat het er om ook op piekmomenten voldoende capaciteit beschikbaar te hebben, zodat de overslag snel en tegen lage kosten kan plaatsvinden. De uitdaging ligt bij het opvoeren van de overslagsnelheid. Hierdoor ontstaan marktcondities die aantrekkelijk zijn voor verladers en logistieke partijen.



Figuur 4, Potentiële verbeteringen in de logistiek

Programmaliijn 'Een sterke regiefunctie'

Grote en middelgrote bedrijven organiseren hun supply chain nauwgezet tot aan de klant. Het gehele proces van inkoop en aanleveren van grondstoffen, fabricage tot eindproduct en ook de distributie daarvan is een complex proces met strategische waarde voor een bedrijf. Dit proces van *supply chain management* wordt soms uitbesteed aan logistieke dienstverleners, maar wordt ook steeds vaker binnen het bedrijf in een zelfstandige unit met specialisten ondergebracht. Deze logistieke regieafdelingen bepalen hoe de goederenstromen over de wereld gaan, waar ze plaatsvinden en wie ze uitvoert. Het is essentieel de regieafdelingen van bedrijven en de logistieke regisseurs aan de regio te binden. Daarbij is niet alleen logistiek bepalend, maar juist het totaal aan zakelijke dienstverlening dat een regio weet te bieden, waaronder financiering, verzekering, kwaliteitsbewaking en belastingen. Het kunnen ontwikkelen en inzetten van topkennis is hierbij de sleutel naar succes.

Binnen deze programmaliijn wordt het concept van *Smart Services Hub* verder uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de andere clusters binnen de Amsterdam Economic Board. De idee hierachter is dat de metropoolregio Amsterdam zich internationaal nog sterker op de kaart kan zetten met een samenhangend dienstenpakket dat aan de hoogste internationale maatstaven kan voldoen. Anders gezegd, we verbinden de Zuidas en het creatieve centrum van Amsterdam met de logistieke hubs (Schiphol, Bloemenveiling en Haven Amsterdam).

Programmaliijn 'Optimale duurzaamheid'

Logistiek is een sector die een grote bijdrage kan leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen op Europees en nationaal niveau. Zowel op Schiphol, in de haven als bij de bloemenveiling worden al veel acties ondernomen. Belangrijk onderdeel van duurzaamheid is de reductie van CO₂. Daarbij is het belangrijk om te streven naar alternatief brandstofgebruik. Op kortere afstanden zou LNG of elektriciteit meer kunnen worden benut; op langere afstanden zouden alternatieven, zoals vervoer over water of per trein, verder moeten worden onderzocht.

De mogelijkheden om de duurzaamheid te verhogen in de logistiek zijn talrijk. Deze variëren van alternatieve brandstoffen/energiebronnen, via nieuwe vervoerstechnieken naar betere planning en afstemming in de keten. Op dit laatste aspect kunnen overheden (efficiënt gebruik van ruimte en infrastructuur) en bedrijven (efficiënt gebruik van middelen) elk een bijdrage leveren. Het waarborgen van de samenloop van duurzaamheids- en financiële winsten is essentieel binnen deze programmaliijn.



Programmaliijn 'Kennis en Kunde'



Logistiek is een ruimte-, kapitaal- en arbeidsintensieve sector. Van origine is het een sector die voor veel werkgelegenheid zorgde, met name bij laagopgeleiden. Nu is het een sector waar 'smart' gewerkt wordt en er is in toenemende mate behoefte aan kennis. Uit de Verkenning Arbeidsmarkt Logistiek⁵, die onlangs is uitgevoerd, blijkt dat er in de komende tijd een tekort zal ontstaan aan logistieke medewerkers. Daarnaast worden steeds hogere vakbekwaamheidseisen gesteld aan die medewerkers.

⁵ Push or Pull, Verkenning Arbeidsmarkt Logistiek (2012) uitgevoerd door Stratagem Strategic Research in opdracht van de Kamer van Koophandel Amsterdam

Hoogwaardige logistiek vraagt om goed gekwalificeerde werknemers die in staat zijn met ICT te werken, maar ook op de hoogte zijn van de laatste regelgeving op het gebied van fiscaliteit, veiligheid en beveiliging. De doelstelling van deze programmaliijn is dan ook komen tot een voldoende aantal gekwalificeerde logistieke medewerkers op alle niveaus, om de marktvrage te kunnen beantwoorden. Dit is in lijn met de landelijke Human Capital Agenda. De projecten onder deze programmaliijn geven ook aandacht aan kennisdistributie, met name richting het MKB.

Programmaliijn 'Effectieve internationale marketing'

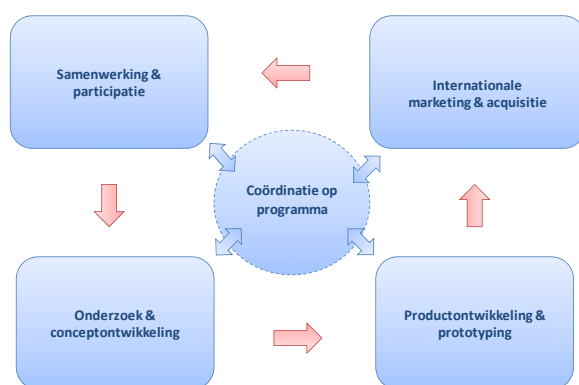
Binnen de clusteraanpak is er behoefte om meer grip op de markt krijgen. De huidige marketinginspanningen zijn veelal aanbodgericht, waarbij te weinig wordt gekeken naar de behoeften van de bedrijven die zich willen vestigen in de Metropoolregio Amsterdam. Tegen de achtergrond van de huidige economische crisis is het juist essentieel dat een efficiënte koppeling plaatsvindt tussen ontwikkeling van bijvoorbeeld nieuwe gebiedsconcepten of innovatieve projecten en daadwerkelijke marktbehoefte. Daarmee wordt een structurele afstemming tussen vraag en aanbod gerealiseerd en nieuwe business voor de regio Amsterdam gegenereerd.

Het doel is om bij te dragen aan het versterken van een internationale topositie voor de Metropoolregio Amsterdam als Smart Logistics Hub door het organiseren van marktkennis en marktbetrokkenheid bij de ontwikkeling van de propositie (het 'verhaal') van de regio, het internationaal vermarkten van deze propositie en het concreet aantrekken van nieuwe logistiek (gerelateerde) internationale bedrijvigheid.

Deze doelstelling sluit aan bij de clusteroverstijgende ambitie 'vermarketing van de propositie van de regio', een van de iconische initiatieven zoals benoemd door de Amsterdam Economic Board.

Methodiek

Voor de ontwikkeling van strategische projecten wordt de methodiek gebruikt zoals die is weergegeven in Figuur 5.



Figuur 5, Methodiek programma Smart Logistics Amsterdam

Voor elk project geldt dat het netwerk van het cluster en de concrete marktvrage de bron is. Binnen de 'triple helix' van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden wordt kennis en kunde gemobiliseerd om breed gedragen ideeën verder uit te werken. Haalbare nieuwe concepten of producten worden in de markt geïmplementeerd. De kwaliteitsverbetering van de logistieke dienstverlening die hier uit volgt, wordt in de internationale marketing & acquisitie voor het voetlicht gebracht. Nieuw gevestigde bedrijven worden verbonden aan het netwerk, waarmee de cirkel rond is.

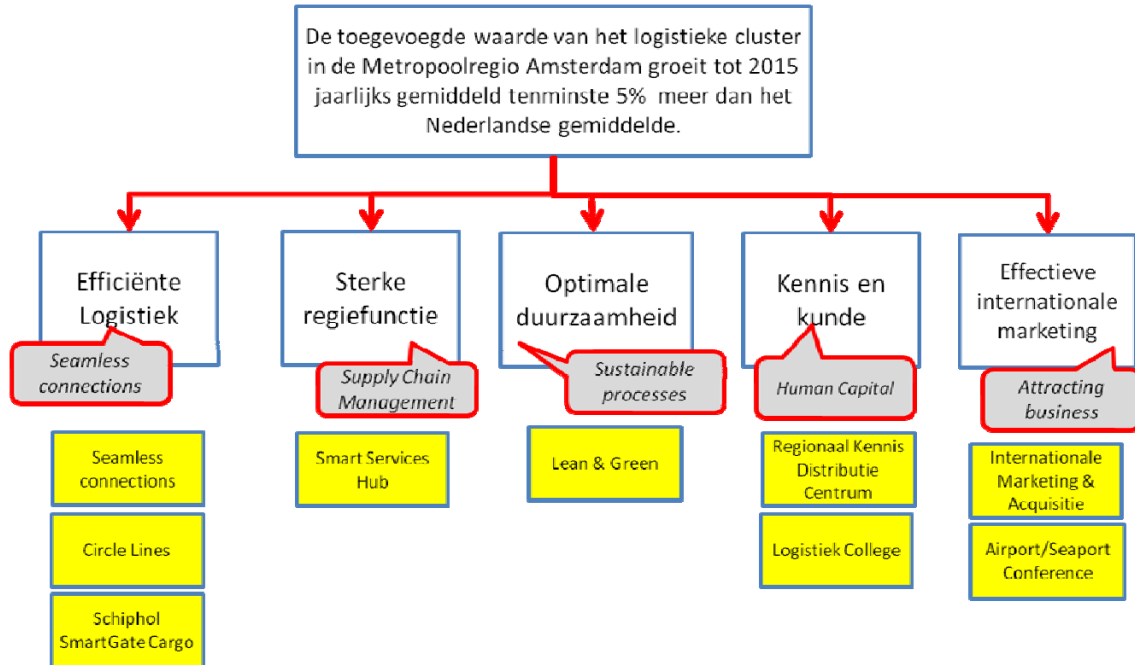
Afstemming nationale uitvoeringsagenda

Het programma Smart Logistics Amsterdam volgt een aantal roadmaps uit het innovatiecontract Topsector Logistiek 'Het concert begint', de bijbehorende 'Human capital agenda' en de 'Internationale dwarsverbanden' (bijlage 2).

Daarnaast wordt bij de uitvoering van het programma samengewerkt met het topinstituut Dinalog. Dit heeft onlangs geresulteerd in de eerste regionale vestiging: 'Dinalog Amsterdam'.

3. PROJECTEN

Het programma Smart Logistics Amsterdam bestaat uit negen strategische projecten.



Figuur 6, Projectoverzicht Smart Logistics Amsterdam

Elk project heeft een eigen projectleider, die verantwoordelijk is voor de organisatie, financiering en uitvoering. Hieronder worden de negen projecten kort omschreven.

Seamless Connections

Doelstelling: significante verhoging van de efficiëntie van aan-, door- en afvoer.

Omschrijving: Seamless Connections is het eerste speerpuntproject van het cluster logistiek binnen de Amsterdam Economic Board. Het project sluit aan bij de nationale initiatieven van het Topteam Logistiek (respectievelijk het Strategisch Platform Logistiek): 'NLIP' en 'douane'. Het is een innovatieproject pur sang, waarin vanuit de markt (Schiphol, Haven, Flora Holland, logistieke dienstverleners) letterlijk en figuurlijk de hekken/obstakels in de logistieke keten worden weggehaald, zowel business-to-government als business-to-business. Een concrete toepassing is het verminderen van de papieren documentstromen. Met het digitaliseren van de informatiestromen wordt het mogelijk om informatie eerder de keten in te sturen en daardoor afhandelingsprocessen te versnellen, wachttijden te verminderen, vracht te bundelen en daardoor capaciteit te vergroten.

Door bestaande informatiesystemen te integreren kan de planning en aansturing van de totale afhandelingsketen aanzienlijk verbeteren. Door betere afstemming en koppeling met planningsystemen wordt het transport efficiënter (kortere rijtijden, hogere belading) waardoor de CO₂-emissies worden gereduceerd. Zo kan capaciteit worden vrijgemaakt zonder nieuwe investeringen in infrastructuur. ICT-instrumenten vormen een belangrijk aspect om de synchromodaliteit in de logistieke keten te kunnen ontwikkelen. Dit project sluit aan bij internationale ontwikkelingen op het gebied van de zogenaamde *green lanes*.

Projectleider: Amsterdam Connecting Trade (ACT).

Partners: Schiphol, Haven, Flora Holland, Dinalog, ACN, VGB, TNO, ORAM en anderen.

Investerings: EUR 5.050.000.

Stand van zaken: Seamless Connections bestaat uit negen deelprojecten, waarvan er nu vier op korte termijn kunnen worden gestart.

Amsterdam Circle Lines

Doelstelling: synchromodaal vervoer: inzet van alle vervoersmodaliteiten in één systeem.

Omschrijving: Circle Lines is een nieuw logistiek bedrijfsmodel dat is ontwikkeld, getest en op kleine schaal in de markt gezet, in het project Pieken in Bereikbaarheid (Programma Pieken in de Delta). Het kwam tot stand in nauwe samenwerking met grote bedrijven uit de Amsterdamse en Rotterdamse haven.

Circle Lines is een verzameling van samenwerkingsverbanden van bedrijven, die samen dagelijkse (synchromodale) vervoersdiensten organiseren tussen de zeehavens, de luchthavendistributiecentra en de bedrijfsterreinen in hun achterland. Elk samenwerkingsverband betreft alle bedrijven die een operationele taak hebben in dit dagelijkse vervoer van hun Circle Line: containerterminals in de zeehaven en in het achterland, vrachtwagenbedrijven en binnenvaartoperators, IT-supportorganisatie (zoals Portbase) en per Circle Line een grote verlader. Deze is van belang voor de basislading. Daarop kunnen andere bedrijven bijboeken, waardoor hoge bezettinggraden kunnen worden gerealiseerd.

De samenwerking tussen in aanleg concurrerende bedrijven vereist een hoge mate van onderling vertrouwen. Daarvoor is transparantie nodig in alle processen van de vervoersketen en in de kosten. De nieuwe werkwijze is gebaseerd op recente praktijkervaringen. Het effect van deze nieuwe wijze van samenwerking is in de uitgevoerde Circle Lines groot: gegarandeerde afleverbetrouwbaarheid van 95-98%, kostenreducties tot 50% en energie- en CO₂ reducties tot 80% per container. Er wordt aanzienlijk meer vervoerscapaciteit gevormd met bestaande vervoermiddelen en infrastructuur. Door de Circle Lines met elkaar te verbinden kunnen nationale en internationale verbindingen worden gelegd. Toegang tot informatie over alle details van de keten via IT is essentieel om alle voordelen inzichtelijk te krijgen en te realiseren. Verder is continue inzet van toegepaste kennis van bedrijven in het dagelijkse proces van belang om een permanent *learning and improving* systeem te realiseren.

Die kennis is onder meer wenselijk bij de unieke vorm van ladingbundeling die in Circle Lines wordt gerealiseerd en tot voordelen leidt, bijvoorbeeld door bundeling van bulkclading, zoals afval en containerlading in één schip of trein. Cruciale succesfactoren zijn kwaliteitsmanagement en een onafhankelijke *trusted third party*. Met het voorgestelde project wordt het concept structureel verankerd in de Metropoolregio Amsterdam.

Projectleider: Haven Amsterdam

Partners: Verladers, o.a. Tata Steel, Afval Energie Bedrijf Amsterdam, HVC Afval Energiebedrijf, Flora Holland, Sita, verschillende overslag terminals.

Investerings: EUR 1.500.000

Stand van zaken: projectvoorstel is gereed, wordt aangemeld voor EFRO-subsidieregeling.

Schiphol SmartGate Cargo

Doelstelling: Het inrichten van een integraal controleproces waarbij goederen die via Schiphol de buitengrens van de EU overschrijden veiliger, sneller en efficiënter worden gecontroleerd.

Omschrijving: Schiphol SmartGate Cargo is een initiatief van de Douane, de luchthaven Schiphol, Air Cargo Netherlands en KLM Cargo. Op nationaal niveau past het project in de roadmaps NLIP en Douane. Met Schiphol SmartGate Cargo wordt beoogd de verstoring van de luchtvrachtketen zo veel mogelijk te beperken. Er wordt geïnvesteerd in een innovatieve, veilige

en ongestoorde luchtvrachtketen die voldoet aan overheidsrichtlijnen op het gebied van security en douane.

Momenteel wordt het toezicht op de luchtvrachtketen nog gekenmerkt door gefragmenteerde, relatief late controles in de keten, zonder een zichtbaar onderscheid in 'groene' en 'rode' stromen. Groene stromen zijn ongestoord, rode stromen krijgen extra aandacht. Schiphol SmartGate Cargo realiseert met een zogenaamd *one-stop* principe een vroegtijdige overheidscontrole voor de luchtvrachtsector, waarbij wel onderscheid wordt gemaakt in 'groene' en 'rode' stromen. Het streven is om bij 'groen' op Schiphol een snellere afwikkeling te realiseren dan bij andere luchthavens in Europa. 'Rode' stromen mogen op Schiphol niet trager zijn dan elders. Hierdoor maakt Schiphol SmartGate Cargo grensoverschrijding binnen luttele seconden mogelijk en verbetert de concurrentiepositie van Schiphol.

Projectleider: Schiphol

Partners: ACN, Douane

Investering: EUR 520.000 (uren die door Schiphol en de sector worden gemaakt. De investering in infrastructuur en scanapparatuur bedraagt ruim EUR 10 miljoen).

Stand van zaken: Project is gefinancierd en wordt momenteel uitgevoerd.

Smart Services Hub

Doelstelling: optimale integratie van zakelijke dienstverlening

Omschrijving: De Metropoolregio Amsterdam heeft in potentie een krachtige propositie: de Smart Services Hub. Daarmee wordt het samenhangende pakket van zakelijke dienstverlening bedoeld. Voor het ontwikkelen van regiefuncties in de *supply chain* zullen de verschillende vormen van zakelijke dienstverlening (ICT, logistiek, financiering) nog beter op elkaar moeten worden afgestemd en nieuwe activiteiten toegevoegd.

De Smart Services Hub zal de Metropoolregio Amsterdam, naast distributie van goederenstromen, ook een leidende positie moeten geven in de regie van handelsstromen. Hiervoor is allereerst een wetenschappelijke analyse nodig van de kwaliteit van de gezamenlijke *enabling servers* (logistiek, financiële en juridische dienstverlening) in de Metropoolregio Amsterdam. Deze wetenschappelijke exercitie is het fundament voor het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen. Met deze analyse kan een *gross list* van mogelijkheden voor het versterken van de integrale zakelijke dienstverlening, waaronder *supply chain finance*, worden opgesteld. Deze *gross list* wordt daarna met betrokken bedrijven en overheden in *Just Combine* sessies uitgewerkt tot een *product road map* en uiteindelijk tot concrete business cases.

Projectleider: Vrije Universiteit

Partners: Universiteit van Amsterdam, financiële sector, juridische sector, logistieke sector, Kamer van Koophandel

Investering: EUR 955.000

Stand van zaken: Project is op hoofdlijnen gedefinieerd. Draagvlak wordt binnen en buiten de Board gezocht. Project zal worden voorbereid voor goedkeuring door de Board in september 2012.

Lean & Green Amsterdam

Doelstelling: structurele inbedding van duurzame oplossingen binnen bedrijven.

Omschrijving: Op landelijk niveau wordt het programma Lean & Green uitgevoerd. Hiermee laten bedrijven zien dat zij zich actief inspannen om logistieke processen duurzamer te maken. Op basis van een plan waarin concrete reductiedoelstellingen zijn vastgelegd, worden 'Lean & Green'-awards toegekend.

Binnen Smart Logistics Amsterdam wordt de methodiek 'Lean & Green' verder uitgerold met de

ambitie om tenminste 250 bedrijven uit de Metropoolregio Amsterdam in de komende twee jaar aan te sluiten.

Projectleider: Connekt

Partners: ACN, ORAM, Haven Amsterdam, Green Metropole, Syntens en gemeente Haarlemmermeer.

Investering: EUR 2.250.000

Stand van zaken: Projectvoorstel is gereed, financiering wordt uitgewerkt.

Regionaal Kennisdistributiecentrum

Doelstelling: vergroten beschikbaarheid van toegepaste kennis en goed opgeleide werknemers voor ondernemers.

Omschrijving: in het kader van het landelijk Kennisakkoord van de logistieke sector en de Human Capital Agenda van het Strategisch Platform Logistiek is het concept van het Regionaal Kennisdistributiecentrum ontwikkeld. Bij de ontwikkeling hiervan speelt Dinalog een belangrijke faciliterende rol. De ambitie is om in zes regio's in Nederland onder aanvoering van HBO-instellingen door middel van praktijkgericht onderzoek tot een optimale kennisuitwisseling te komen. Ondernemers moeten gemakkelijker en goedkoper kunnen profiteren van de praktische kennis die bij hogescholen wordt ontwikkeld. Ook andere partijen, zoals Syntens, de Kamers van Koophandel, ROC's en de universiteiten in de Metropoolregio Amsterdam, werken samen in het concept van het Regionale Kennisdistributiecentrum.

Landelijk en binnen de Metropoolregio Amsterdam speelt de Hogeschool van Amsterdam een belangrijke rol. Zo is de Hogeschool van Amsterdam aangewezen als penvoerder voor de landelijke aanvraag voor het opzetten van zes kennisdistributiecentra in heel Nederland, die samen het Centre of Expertise voor de logistiek zullen vormen. De noodzakelijke cofinanciering vanuit de regio wordt via de Hogeschool van Amsterdam geregeld. In de praktijk komt het kennisdistributiecentrum neer op een kleine organisatie (2 FTE) die via een front office de bedrijven zal bevragen en bedienen.

Binnen Smart Logistics Amsterdam wordt de regionale component verder ingevuld. Bij de Hogeschool van Amsterdam staat de kwaliteit van het praktijkonderzoek voorop. Om deze kwaliteit verder te verbeteren is een tijdelijke intensivering van de training van docenten en begeleiding van leerlingen noodzakelijk. Hiervoor worden in 2013 en 2014 extra mensen uit de praktijk (bedrijfsleven) ingezet.

Projectleider: Hogeschool van Amsterdam

Partners: KLM, Schiphol, Haven, Flora Holland, ACN, Syntens, Kamer van Koophandel, SADC, Dinalog, ROC's in de regio, InHolland, Hogeschool van Utrecht

Investering: EUR 25.000 (2012, vier maanden), 2013 – 2015: EUR 75.000 per jaar.

Stand van zaken: Projectstructuur is uitgewerkt. Projectvoorstel wordt de komende maanden geschreven.

Logistiek College Metropoolregio Amsterdam

Doelstelling: optimale afstemming van vraag en aanbod op de logistieke arbeidsmarkt.

Omschrijving: Het huidige aanbod van opleidingen in de logistiek is versnipperd, sluit te weinig aan bij de specifieke behoefte van het bedrijfsleven in deze regio en is niet populair onder jongeren. Het is noodzakelijk om hier structuur in aan te brengen en de invloed van de bedrijven te optimaliseren. In een nieuw concept met als werktitel Logistiek College Metropoolregio Amsterdam zullen de relevante partijen in de Metropoolregio initiatieven ontplooiën om de arbeidsmarkt te blijven voorzien van voldoende gekwalificeerde werknemers en het werken in deze sector aantrekkelijk te maken voor jongeren.

Projectleider: Schiphol College/ROC van Amsterdam

Partners: Hogeschool van Amsterdam, InHolland, ACN, ORAM, Haven Amsterdam, KvK Amsterdam, Nova College, ROC Flevoland, EVO, Ministerie EL&I

Investering: EUR 200.000 in 2012, in navolgende jaren: PM

Stand van zaken: projectvoorstel voor de verkenning gereed.

Internationale marketing en acquisitie

Doelstelling: sterke propositie van de regio in de internationale marketing van de logistiek.

Omschrijving: Centrale activiteit binnen dit project is het organiseren van marktkennis en marktbetrokkenheid bij de ontwikkeling van de propositie van de Metropoolregio Amsterdam als Smart Logistics Hub. Het internationaal vermarkten van deze propositie en het concreet aantrekken van nieuwe internationale logistieke bedrijvigheid is een kerntaak van organisaties als AAA en AIB (in de Metropoolregio Amsterdam) en NFIA en NDL (op landelijk niveau).

Projectleider: AAA

Partners: AIB, NFIA, NDL, Schiphol, Haven Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer

Investering: EUR 35.000 voor 2012, daarna pm

Stand van zaken: project is gestart.

Airport/Seaportconferentie

Doelstelling: betere internationale samenwerking tussen lucht-/zeehavenregio's.

Omschrijving: De logistieke infrastructuur in Nederland en die in de Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder dient zich sterker te profileren in het buitenland, met name bij de BRIC-landen. Een aantal keren is het airport-seaportconcept in het buitenland gepresenteerd. Door het organiseren van een internationale conferentie in Nederland kan een schielsprong worden gerealiseerd. Uit overwegingen van acquisitie en branding wordt in 2013 een conferentie georganiseerd in Amsterdam. Onderwerpen zijn safety/security, duurzaamheid, portcommunitysystemen, douane, E-freight en arbeidsmarkt. Dit congres dient te leiden tot een internationaal platform waarmee de resultaten van de diverse logistieke projecten in de regio en van het Topteam Logistiek breed kunnen worden uitgedragen.

Projectleider: Haven Amsterdam.

Partners: Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam, ministerie I&M

Investering: EUR 500.000

Stand van zaken: projectvoorstel is gereed.

4. MANAGEMENT

Organisatie en uitvoering

Het programma Smart Logistics Amsterdam wordt aangestuurd door Jos Nijhuis, CEO van de Schiphol Group, die tevens zitting heeft in de Amsterdam Economic Board. In die hoedanigheid stemt hij de inbreng af met de leden van de Kerngroep Logistiek. De Amsterdam Logistics Board treedt op als adviesorgaan ('clustertafel').

Voor de periode van 2012 – 2015 is een programmateam samengesteld. Schiphol Group, Kamer van Koophandel Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer leveren voor dit team bijdragen in de vorm van capaciteit en budget.

De opdracht aan het programmateam is om de uitvoering van het programma te begeleiden, de communicatie over het programma uit te voeren en de resultaten van het programma te meten en inzichtelijk te maken. Als overlegstructuur wordt aangehouden:

- Regelmatig (minimaal een keer per kwartaal) overleg met de projectleiders.
- Maximaal twee keer per jaar voortgangsoverleg in de Kerngroep Logistiek.
- Maximaal twee keer per jaar afstemming door de Kerngroep met de Amsterdam Logistics Board.
- Twee keer per jaar het informeren van alle betrokkenen (op uitvoeringsniveau) binnen de klankbordgroep Smart Logistics Amsterdam.

Communicatiestrategie

De communicatiestrategie voor Smart Logistics Amsterdam sluit aan op de communicatieprincipes van de Amsterdam Economic Board. De Board staat voor groei, innovatie en samenwerking. Als centraal thema voor de communicatie vanuit de Board is gekozen voor 'beweging': beweging door te betrekken, verleiden, faciliteren en versterken.

Recentelijk zijn voor het logistieke cluster met Dinalog afspraken gemaakt over de marktcommunicatie. Het uitgangspunt is dat alle geïnteresseerden uit het cluster logistiek in de Metropoolregio Amsterdam via de instrumenten van Dinalog betrokken worden bij de concrete projecten uit het programma Smart Logistics Amsterdam. Daartoe worden op de landelijke portal speciale voorzieningen getroffen, zodat Dinalog niet alleen een fysieke vestiging heeft in Amsterdam, maar ook een virtuele. De ambitie is om op deze manier tenminste 1.000 geïnteresseerde ondernemers te verbinden met Dinalog Amsterdam.

Monitoring en effectmeting

De ontwikkeling van het cluster logistiek in de Metropoolregio Amsterdam is voor een groot deel afhankelijk van externe ontwikkelingen en voor een beperkter deel van de uitvoering van het programma en de projecten Smart Logistics Amsterdam. Daarom wordt onderscheid gemaakt tussen monitoring en effectmeting.

Monitoring vindt plaats op basis van parameters die zowel door externe ontwikkelingen als beleid worden beïnvloed. Deze indicatoren worden jaarlijks met elkaar vergeleken. De volgende indicatoren voor monitoring worden gebruikt:

- Volumes en waarde vervoersstromen luchthaven, haven, bloemenveiling
- Netwerkgegevens luchthaven
- Import en exportstromen Metropoolregio Amsterdam
- Ontwikkeling aantal logistieke bedrijven
- Ontwikkeling aantal werknemers/FTE in het cluster
- Ontwikkeling omzet en toegevoegde waarde logistiek

Deze indicatoren sluiten aan bij de Economische Verkenningen MRA die jaarlijks worden uitgevoerd.

Effectmeting vindt plaats door middel van indicatoren die het specifieke effect van het programma en elk van de projecten aangeven. Ook deze indicatoren worden jaarlijks gemeten. Voor de effectmeting worden twee niveaus onderscheiden:

1. Op programmaniveau. Er zijn twee indicatoren, namelijk de groei van de toegevoegde waarde van het cluster in de Metropoolregio Amsterdam ten opzichte van het landelijk gemiddelde en de ontwikkeling van een duurzaamheidsindicator. De eerste indicator wordt uit de Economische Verkenningen afgeleid. Voor de tweede indicator wordt externe deskundigheid ingehuurd.
2. Op projectniveau. Het programma Smart Logistics Amsterdam bestaat uit negen projecten, elk met eigen doelstellingen en te verwachten resultaten. De voortgang wordt jaarlijks vastgesteld.

De indicatoren voor monitoring en effectmeting worden samengebracht in een scorecard voor het cluster logistiek (bijlage 3).

BIJLAGEN

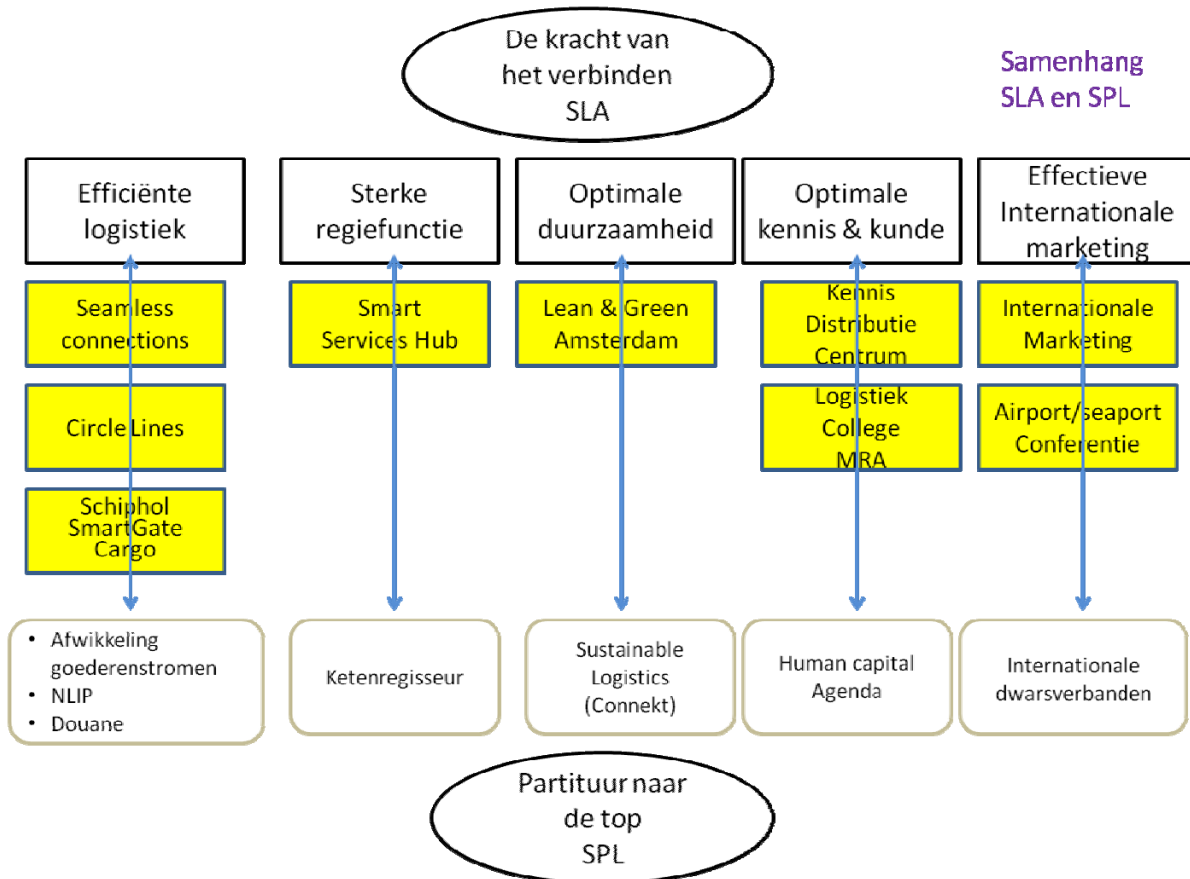
Bijlage 1. Financieel overzicht

	Project	2012	2013	2014	2015	Totaal	Overheid	Bedrijfsleven	Kennisinstellingen
	Budgetten (EUR x 1.000)								
1	Seamless Connections	1.320	1.260	1.260	1.210	5.050	2.149	1.955	946
2	Amsterdam Circle Lines	300	500	400	300	1.500	1.000	500	0
3	Smart Gate Cargo	180	180	160	0	520	350	100	70
4	Smart Services Hub	195	220	270	270	955	200	200	555
5	Lean&Green Amsterdam	250	700	700	600	2.250	1.000	1.250	0
6	Regionaal Kennis Distributiecentrum	25	75	75	75	250	150	50	50
7	Logistiek college Amsterdam	200	PM	PM	PM	200	100	50	50
8	Internationale marketing & acquisitie	35	PM	PM	PM	35	15	20	0
9	Airport Seaport conferentie	0	100	400	0	500	100	350	50
	<i>Subtotaal</i>	<i>2.505</i>	<i>3.035</i>	<i>3.265</i>	<i>2.455</i>	<i>11.260</i>	<i>5.064</i>	<i>4.475</i>	<i>1.721</i>
	Programmamanagement								
	- Ondersteuning (advies)	150	150	150	150	600	300	300	0
	- Communicatie	50	50	50	50	200	75	75	50
	- Monitoring en onderzoek	50	50	50	50	200	75	75	50
	<i>Subtotaal</i>	<i>250</i>	<i>250</i>	<i>250</i>	<i>250</i>	<i>1.000</i>	<i>450</i>	<i>450</i>	<i>100</i>
	Totaal	2.755	3.285	3.515	2.705	12.260	5.514	4.925	1.821
	Procentuele verdeling						45%	40%	15%

	Financiering rond
	Financiering > 50% rond
	Financiering < 50% rond

Bijlage 2. Samenhang

Het programma Smart Logistics Amsterdam is de regionale uitwerking van het landelijke topsectorenbeleid. Op landelijk niveau voert het Strategisch Platform Logistiek de regie op de uitvoering van het Innovatiecontract Topsector Logistiek, de Human Capital Agenda en Internationale dwarsverbanden. Wat betreft optimale duurzaamheid wordt aansluiting gezocht bij Connekt via het Programma Lean & Green. In de onderstaande figuur wordt de samenhang tussen het regionale en het landelijke programma schematisch weergegeven.



Bijlage 3. Scorecard

Indicator	Meeteenheid
Monitor economische ontwikkeling	
volume vrachtafwikkeling luchthaven	kg in tonnen
volume vrachtafwikkeling haven	kg in tonnen
volume vrachtafwikkeling bloemenveiling	kg in tonnen
waarde vracht luchthaven	€
waarde vracht haven	€
waarde vracht bloemenveiling	€
import MRA	€
export MRA	€
aantal bestemmingen Schiphol	aantal
aantal logistieke bedrijven MRA	aantal
aantal banen logistiek MRA	aantal FTE's
Effectmeting programma	
groei toegevoegde waarde Nederland	groei € in %
groei toegevoegde waarde MRA	groei € in %
groei/reductie CO2	uitstoot per kton vracht
Effectmeting projecten	
Seamless Connections: reductie overslagtijd	minuten
Schiphol SmartGate Cargo: percentage vooraanmelding	% vrachtwagens
Circle Lines: modal split achterlandvervoer	kg in tonnen per modaliteit
SmartServicesHub: aantal crosssectorale businessplannen	aantal plannen
Lean & Green Amsterdam: aantal G&L Awards	aantal bedrijven
Regionaal KDC: aantal opgeleide docenten	aantal docenten
Logistiek College A'dam: draagvlak nieuwe business case	aantal stakeholders
Internationale marketing /acquisitie: aantal nieuwe bedrijven	vestigingen
Airport-seaport conferentie: deelname/waardering congres	deelnemers
Kwalitatief: samenwerking en draagvlak	
Overlegvormen in het cluster	
Afstemming met partijen buiten MRA	
Uitvoering communicatieplan	
Samenwerking met andere clusters	
Betrokkenheid kennisinstellingen	
Betrokkenheid bedrijfsleven	
Betrokkenheid overheden	

Bijlage 4. Samenstelling Amsterdam Logistic Board en Kerngroep Logistiek

Jos Nijhuis (voorzitter Kerngroep)*	Schiphol Group, President & CEO
Arthur van Dijk (voorzitter ALB)	Gemeente Haarlemmermeer, Wethouder Economie, Schiphol en Cultuur
Enno Osinga*	Schiphol Group, Senior Vice President Cargo
Gijsbert Woelders	Vice president Worldwide Operations KLM Cargo
Dertje Meijer*	Haven Amsterdam, Algemeen Directeur
Herman de Boon	VGB, Voorzitter
Marcel Claessen*	Flora Holland Aalsmeer, Vestigingsmanager Aalsmeer
Peter Maurick	Kamer van Koophandel Amsterdam
Ruud Bergh*	SADC, Directeur
Job Witteman*	Amsix, Amsterdam internet exchange, CEO
Judith Kronenburg	Schiphol College
Rob Spaans	Air Cargo Netherlands, Voorzitter
Paul Wevers	ORAM, Voorzitter
Bert Jan Westerik	Tata Steel, Manager Outbound Logistics
Klaas Kloosterboer	Kloosterboer N.V., Directeur
Lorike Hagdorn	TNO, Director Strategy
Dick van Damme*	Hogeschool van Amsterdam, Lector
Ronald Wilcke*	ROC Amsterdam – ROC Flevoland, Vicevoorzitter Raad van Bestuur
Wimar Jaeger	Voorzitter Tafel Logistiek EDB Almere
Ruud Dwars (secretaris Kerngroep)	Kamer van Koophandel Amsterdam
Frouwien Oudkerk (secretaris ALB)	Gemeente Haarlemmermeer

*Leden Kerngroep

Human Capital Agenda

voor het

Cluster Logistiek Metropoolregio Amsterdam

Amsterdam Economic Board
Kerngroep Logistiek
november 2012

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Afbakening en achtergrond	6
3	Arbeidsmarkt cluster logistiek.....	8
3.1	Omvang arbeidsmarkt logistiek in de Metropoolregio Amsterdam	9
3.2	Arbeidsmarkt logistiek in de Metropoolregio Amsterdam middellange termijn	10
3.3	Actoren	12
4	De opgave	13
4.1	Voldoende en adequaat opgeleide nieuwe medewerkers	13
4.2	Optimale inzet van huidige personeel	14
4.3	Betere benutting van (toegepaste) kennis	14
5	Aan de slag.....	16
5.1	De uitvoering van de Human Capital Agenda Logistiek.....	16
5.2	Initiatieven/projectvoorstellen	16
5.3	De organisatie van de uitvoering.....	18
5.4	Monitoren resultaat.....	18

amsterdam economic board

Management samenvatting

Focus op Arbeidsmarkt & Onderwijs

De Amsterdam Economic Board zet in op het thema arbeidsmarkt & onderwijs. Een goed functionerende arbeidsmarkt, die is gestoeld op een goed onderwijsstelsel, is cruciaal voor de aantrekkingskracht van de regio als vestigingsgebied. Menselijk kapitaal vormt het fundament voor economische groei. De Human Capital Agenda Logistiek is opgesteld om de ambities van de Board voor dit cluster te realiseren.

Het cluster Logistiek heeft in juni 2012 het stimuleringsprogramma "Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015" vastgesteld. De inzet op Human Capital is één van de lijnen in dit programma. De voorliggende Human Capital Agenda (HCA) is de verdere uitwerking van deze programmaliijn. Daarnaast is met deze HCA de regionale vertaalslag voor de Metropoolregio Amsterdam gemaakt van de landelijke HCA voor de topsector Logistiek.

De doelstelling van de regionale Human Capital Agenda Logistiek is om te komen tot een goede balans in de arbeidsmarkt voor logistiek, waarbij op alle functieniveaus zowel de kwantiteit als de kwaliteit van logistieke medewerkers voldoet aan de collectieve marktvrage in de Metropoolregio Amsterdam. Het hart van de Human Capital Agenda is de formulering van de concrete opgaven voor de middellange termijn. Deze opgaven bieden het kader om tot concrete acties/projecten en de financiering hiervan te komen.

Een onzekere toekomst

Verschillende trends hebben invloed op de arbeidsmarkt logistiek. Demografische ontwikkelingen wijzen op een voortgaande vergrijzing. Veel logistiek personeel gaat binnen afzienbare tijd met pensioen terwijl nieuwe instroom achterblijft. Voortgaande technologische innovaties veranderen de vraag naar personeel. Fysieke werkzaamheden worden overgenomen door (vol)automatische systemen waarbij supervisie centraal komt te staan.

De stagnerende wereldeconomie wordt hard gevoeld in de export. Logistieke ketens veranderen op basis van innovatie, veranderend consumentengedrag en globale verschuivingen. Deze omstandigheden hebben een aanzienlijk effect op het verdienvermogen van de logistieke sector en zet een rem op de werkgelegenheid.

De onzekerheid over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de logistieke sector is dus groot, vooral door de afhankelijkheid van de internationale conjuncturele ontwikkeling. Ook is er veel dynamiek in de specifieke functieprofielen binnen de logistiek en de daarvoor benodigde kwalificaties. Door grote technologische innovaties veranderen de beroepsprofielen in hoog tempo. Die ontwikkeling stelt zowel het onderwijs (ten aanzien van opleidingsprogramma's) als het bedrijfsleven (ten aanzien van her- en bijscholing van zittend personeel) voor grote uitdagingen. Er moet zorg en aandacht zijn voor de kwantiteit (= voldoende personeel), maar minstens zo veel voor de kwaliteit (= goed opgeleid personeel).

De arbeidsmarkt voor logistiek in cijfers

Om een goede inschatting van de huidige werkgelegenheid in de Metropoolregio Amsterdam te maken is een verkenning uitgevoerd van de arbeidsmarkt logistiek. Hieruit volgt dat er circa 25.000 specifieke logistieke banen in de regio zijn, met een concentratie op de ports (Airport, Seaport en Greenport). Daarnaast zijn er naar schatting 7.800 vrachtwagenchauffeurs werkzaam voor transportbedrijven in de regio.

Op basis van de verkenning is een gemiddelde vraag berekend van gemiddeld 600 nieuwe instromers per jaar. De helft van de vervangingsvraag kan worden ingevuld door de instroom van goed gekwalificeerde schoolverlaters (kijkend naar het huidige aantal gediplomeerde schoolverlaters). Daarbij baart de hoeveelheid instroom vanuit MBO-opleiding op dit moment zorgen. Een knelpunt is op dit moment het tekort aan stageplaatsen.

De andere helft van de arbeidsmarktbehoefte moet worden gevonden in de categorieën herintreders, overstappers/zij-instromers en werkzoekenden.

Opgaven

De Human Capital Agenda formuleert de volgende opgaven:

1. voldoende en adequaat opgeleide nieuwe medewerkers

De deelopgaven bij deze opgave betreffen een vergroting van het aantal instromers in het MBO door te werken aan de beeldvorming ten aanzien van logistieke beroepen, het bieden van een carrièreperspectief en het beschikken over moderne leermiddelen en apparatuur om de aantrekkingskracht van de opleidingen te vergroten. Verder moet de opleidingsinfrastructuur voor supply chain management op een hoog niveau zijn, met internationale aantrekkingskracht. Instromers uit het onderwijs dienen goede werknemersvaardigheden te hebben.

2. optimale inzet van huidig personeel

Ten aanzien van de optimale inzet van personeel dienen medewerkers te beschikken over up-to-date kennis en vaardigheden. Meer werk maken van *employability* maakt de sector fitter. De primaire verantwoordelijk hiervoor ligt bij werkgevers, maar vanuit deze HCA kan ondersteuning worden geboden.

3. betere benutting van (toegepaste) kennis

Om de concurrentiekracht te versterken dient toegepaste kennis beter te worden ingezet. Een belangrijke aanzet is de afgelopen jaren gedaan met het Kennisakkoord HBO. De intensievere samenwerking volgens dit model tussen kennisinstellingen en het bedrijfsleven levert kennisvalorisatie op, zodat de ontwikkelde kennis op een veel grotere schaal in de praktijk kan worden benut. Hierdoor ontstaat een win-winsituatie: bedrijven kunnen innoveren en medewerkers worden voorbereid op nieuwe technologische ontwikkelingen.

De uitvoering

Het is belangrijk dat er nu concrete acties worden geïnitieerd om te zorgen dat de opgaven tot resultaat komen. De regie voor de uitvoering van acties uit deze HCA wordt genomen door de Kerngroep Logistiek, via het programma Smart Logistics Amsterdam en de organisatie die voor dit programma in het leven is geroepen. Voor de uitvoering wordt een Begeleidingsgroep HCA aan de organisatie toegevoegd.

Drie concrete initiatieven worden nu in lijn met de Human Capital Agenda tot ontwikkeling gebracht. Het **Logistiek College MRA** biedt een portal en platform waarbinnen de MBO-opleidingsinfrastructuur en het bedrijfsleven op basis van concrete activiteiten bij elkaar worden gebracht. Het **Regionaal Kennisdistributiecentrum** is een uitwerking van de ambitie om vanuit Hogescholen tot kennisoverdracht te komen. En de **Innovatieklas Logistiek** draagt bij aan een beter imago van het werk in de logistiek en aan het interesseren van studenten uit andere (gerelateerde) opleidingen voor de logistiek.

Voor deze drie projecten is voor de periode 2013 – 2015 een investering van circa EUR 1 miljoen noodzakelijk.

amsterdam economic board

1 Inleiding

De missie van de Amsterdam Economic Board is het versterken van de economie in de Metropoolregio Amsterdam. Daarvoor legt de Board verbindingen tussen alle relevante partijen in het economisch domein en neemt zij obstakels weg voor economische groei en ontwikkeling. De Board legt de focus op zeven speerpuntsectoren. Logistiek is één van deze sectoren.

De hoofddoelstelling van de Board is een Europese toppositie voor het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Amsterdam en daarmee een stevige internationale concurrentiepositie.

Een goed functionerende arbeidsmarkt, die is gestoeld op een goed onderwijsstelsel, is cruciaal voor de aantrekkingskracht van de regio als vestigingsgebied. Menselijk kapitaal vormt het fundament voor economische groei¹. De Board heeft daarom het thema arbeidsmarkt & onderwijs prioriteit gegeven. Als strategisch kader is de nota “Werk maken van talent” vastgesteld. Voor de concrete realisatie van de geformuleerde ambities stelt de Board een uitvoeringsprogramma op. Aan de zeven clusters is in dit kader gevraagd ieder een regionale Human Capital Agenda op te stellen. Voor u ligt de Human Capital Agenda voor het cluster Logistiek.

De doelstelling van de Human Capital Agenda Logistiek is om de beleidsopgaven te formuleren die zullen bijdragen aan een goede balans tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt voor logistiek. Het gaat hierbij niet alleen om kwantiteit: “Hebben we voldoende personeel?” maar ook om kwaliteit: “Beschikt ons personeel over de juiste kwalificaties om het werk goed uit te voeren?”

De kern is de formulering van de concrete opgaven voor de middellange termijn. In dit document wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. Wat is de omvang van de arbeidsmarkt van logistiek in de Metropoolregio Amsterdam?
2. Welke kenmerkende trends hebben effect op de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar arbeid?
3. Wat is de te verwachten arbeidsmarktbalans op de middellange termijn?
4. Welke concrete knelpunten bestaan er?
5. Welke opgaven stelt de Human Capital Agenda Logistiek om de knelpunten weg te werken?
6. Welke actoren spelen een rol bij het oplossen van de gesignaleerde knelpunten?

¹ Henriette Maassen van den Brink, portefeuillehouder Onderwijs en Arbeidsmarkt, Amsterdam Economic Board, bron: <http://www.iamsterdam.com/Menselijk%20kapitaal%20fundament%20voor%20economische%20groei%20in%20de%20Metropoolregio%20Amsterdam>

2 Afbakening en achtergrond

De regionale Human Capital Agenda Logistiek is ontwikkeld in het licht van het landelijk beleid, waarin de topsectoren centraal staan. Om de innovatie- en groeiambities van een topsector te realiseren zijn er voldoende mensen met de benodigde kwaliteiten nodig. De topsectoren wijzen op het belang om al het beschikbare talent in Nederland te benutten om (toekomstige) tekorten, in het bijzonder aan technische vakkrachten, op de arbeidsmarkt te voorkomen. Een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt is hiervoor cruciaal. Dit vereist meer en structurele verbinding tussen bedrijven en onderwijsinstellingen. De topsectoren hebben daarvoor landelijke Human Capital Agenda's opgesteld. De agenda's hebben twee hoofddoelen:

- 1) het verbeteren van de aansluiting - kwalitatief en kwantitatief - tussen onderwijs en bedrijfsleven ten behoeve van de topsectorenagenda's en
- 2) het vergroten van de aantrekkingskracht van de sector op werknemers door het verbeteren van het beroepsperspectief (o.a. employability/ leven lang leren).

Ook in het regeerakkoord van oktober 2012 wordt aandacht besteed aan de relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Het zogenaamde Techniepact 2020 richt zich op de brede waaier van technisch beroepsonderwijs. Het logistieke onderwijs valt hieronder.

Kernpunten Techniepact 2020:

1. *Transparantie door onderwijsinstellingen en bedrijven voor leerlingen en studenten over de loopbaanperspectieven.*
2. *Het beschikbaar stellen van voldoende stageplekken.*
3. *Verbeteren van de doorstroom door praktisch ingestelde leerlingen een verkorte route door het beroepsonderwijs te bieden.*
4. *Verkennen van mogelijkheden voor aanpassing van de bekostiging van instellingen voor middelbaar beroepsonderwijs (MBO) en/of van meer cofinanciering door bedrijfsleven, waaronder een investeringsfonds voor moderne apparatuur en middelen voor techniekopleidingen.*
5. *Vermindering van de schooluitval in het technisch onderwijs door betere structurering van dat onderwijs en intensievere begeleiding.*
6. *Het aantal kenniscentra Beroepsonderwijs Bedrijfsleven wordt sterk gereduceerd en taken worden ondergebracht bij de Stichting Beroepsonderwijs en Bedrijfsleven.*

De landelijke Human Capital Agenda Logistiek (december 2011) is opgesteld door het Strategisch Platform Logistiek. Uitgangspunt is het volgende:

“De Topsector Logistiek heeft de komende jaren behoefte aan meer human capital. De sector is sterk vergrijsd en zal de komende jaren in toenemende mate geconfronteerd worden met een vervangingsvraag. Daarnaast heeft de sector ook grote ambities die een uitbreidingsvraag zullen creëren. De huidige trend in instroom in de sector biedt op dit moment niet voldoende zekerheid om deze toekomstige vraag te kunnen beantwoorden”.

De landelijke Human Capital Agenda schetst drie opgaven:

1. **Volgende human capital:** het tekort aan voldoende logistieke professionals dreigt op te lopen op alle niveaus. Het adviesrapport van de topsector logistiek “Partituur naar de Top” beveelt daarom 50% meer uitstroom vanuit het (logistieke) onderwijsveld aan.
2. **Uitbouwen van een sterke kennisinfrastructuur** via de Kennis Distributie Centra. Daarin wordt ingezet op de wisselwerking tussen het logistieke onderwijs en het bedrijfsleven.

amsterdam economic board

3. Het bedrijfsleven zelf zal steeds meer oog moeten hebben voor sociale innovaties om te blijven boeien, binden en behouden en de concurrentie om schaars talent met andere sectoren aan te gaan. Acties voor een betere beeldvorming blijven onverminderd noodzakelijk.

Deze uitdagingen worden aangegaan door het werken aan drie belangrijke thema's: **excelleren** met voldoende kwalitatief hoogstaand human capital, **regionaliseren** door innovatie, kennis en human capital van de regio verder uit te bouwen en te versterken en het **stapelen van kennis** zodat er een continu proces plaatsvindt van leren en er wordt voortgebouwd op bestaande kennis.

Excelleren kan bijvoorbeeld worden ingezet op meer internationaal georiënteerde opleidingen die breder zijn samengesteld dan het specifieke vakspecialisme, maar ook bijvoorbeeld ingaan op supply chain finance. **Regionaliseren** past in de ambities van de Metropoolregio Amsterdam en het cluster logistiek binnen de Board. Vooral de organisatie van het MBO-beroepsopleidingen is een specifiek regionaal aan te pakken issue.

Hoewel in de Metropoolregio Amsterdam veel (toegepaste) kennis aanwezig is, kan deze nog veel beter worden ingezet ten behoeve van bedrijven. Door **kennis te stapelen** kunnen innovaties worden bereikt en de winstgevendheid van de sector worden vergroot.

Het cluster Logistiek heeft in juni 2012 het stimuleringsprogramma "Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015" vastgesteld. De inzet op Human Capital is één van de lijnen in dit programma. De voorliggende HCA is de verdere uitwerking van deze programmalijn. De specifieke samenstelling van het cluster in de Metropoolregio Amsterdam, met een Seaport, Airport én Greenport, daagt uit om juist voor deze regio een goed opgeleid en bovendien flexibel inzetbaar arbeidspotentieel te ontwikkelen.

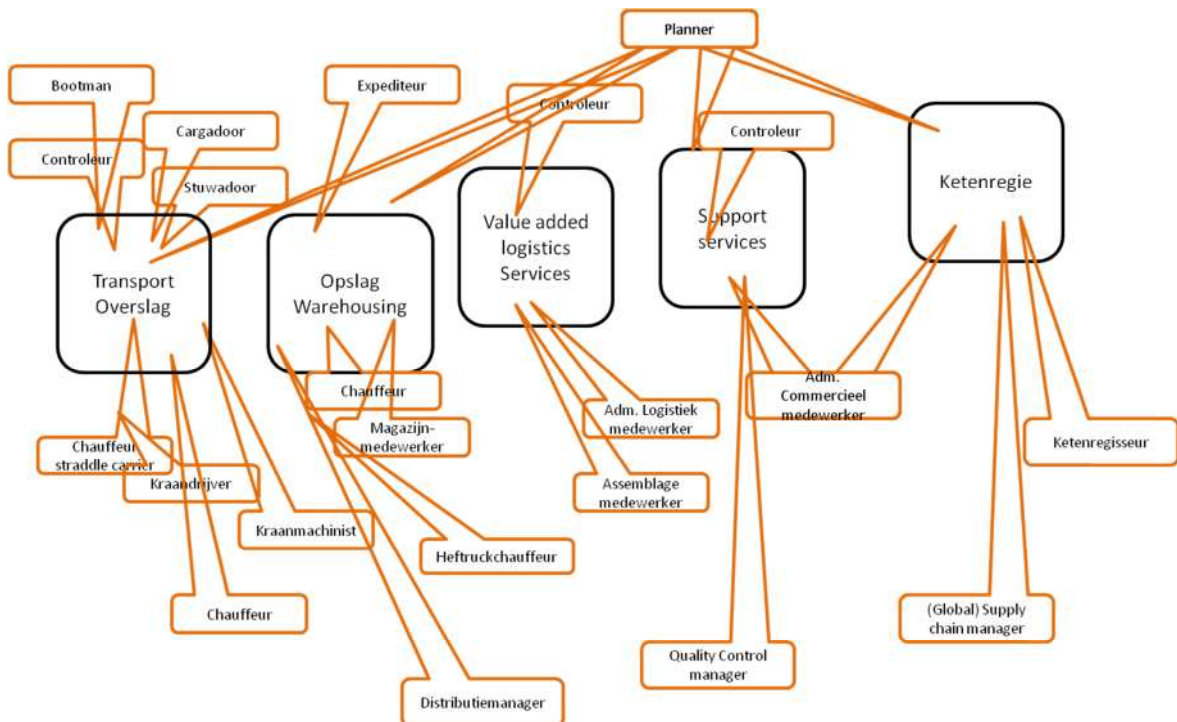
3 Arbeidsmarkt cluster logistiek

Van oudsher is de logistiek een sector die voor veel werkgelegenheid zorgt, met name bij laagopgeleiden. Logistiek is vaak onzichtbaar: de meeste werkzaamheden gebeuren achter de schermen. Het imago van de sector is vrij negatief: zwaar werk, dozen schuiven, onregelmatige werktijden. Maar er zijn grote veranderingen gaande in deze sector. In toenemende mate wordt er 'smart' gewerkt. Daardoor is steeds meer behoefte aan gespecialiseerde kennis en vaardigheden. Goed gekwalificeerde werknemers dienen in staat te zijn om met ICT te werken en bovendien op de hoogte te zijn van de laatste regelgeving op het gebied van fiscaliteit, veiligheid en beveiliging.

Door de technologische innovaties veranderen de gewenste beroepsprofielen in hoog tempo. Die ontwikkeling stelt zowel het onderwijs (ten aanzien van opleidingsprogramma's) als het bedrijfsleven (ten aanzien van her- en bijscholing van zittend personeel) voor grote uitdagingen.

Deze uitdaging geldt specifiek voor de arbeidsmarkt voor logistiek in de Metropoolregio Amsterdam. De hoofddoelstelling van het programma Smart Logistics Amsterdam is groei in toegevoegde waarde. Dit wordt onder meer gerealiseerd door te focussen op het voeren van regie over goederen, informatie en financiële stromen. Voor de arbeidsmarkt betekent dit dat er in het bijzonder aandacht moet worden besteed aan het opleiden van personeel voor die regiefuncties.

In de huidige arbeidsmarkt van logistiek is het merendeel van de banen te vinden in transport en overslag en in opslag/warehousing. Hieronder staan voorbeelden van verschillende logistieke beroepen. Er is een verschuiving gaande richting meer value added logistics, waardoor de vraag naar specifieke competenties verandert. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de huidige opleidingen in de logistiek op MBO-, HBO- en WO-niveau. Waar nu nog sprake is van scherp omliggende beroepsprofielen, is in de opleidingen al waarneembaar dat er meer op competenties wordt gestuurd. Het gaat dan om kennis en vaardigheden die niet meer aan een specifiek beroep worden gekoppeld, maar die breed inzetbaar zijn.



amsterdam economic board

3.1 Omvang arbeidsmarkt logistiek in de Metropoolregio Amsterdam

Er is in de afgelopen jaren een aantal onderzoeken gedaan naar de omvang en samenstelling van de arbeidsmarkt van de logistiek in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam. Daarnaast publiceren de grotere bedrijven en de 'ports' (Schiphol, Haven Amsterdam en Greenport) zelf met regelmaat directe en indirecte werkgelegenheidscijfers. In de Verkenning Arbeidsmarkt Logistiek (Kamer van Koophandel, 2012) is een inschatting gemaakt van de werkgelegenheid in de logistiek in de Metropoolregio Amsterdam.

In de analyse is vastgesteld hoeveel personen logistieke functies vervullen. Immers, niet elke medewerker van de luchthaven of haven is direct bezig met logistiek. Op Schiphol werken ongeveer 60.000 mensen. Daarvan werken naar schatting 6.800 personen in specifieke logistieke

Logistieke dienstverlening Metropoolregio Amsterdam	3.400
Haven Amsterdam	9.800
Luchthaven Schiphol	6.800
Greenport Aalsmeer	5.000
	25.000

functies. Ook in de haven van Amsterdam is er een groot verschil tussen het totaal aantal werkzame personen (55.000) en zij die specifiek in de logistiek werken, namelijk 9.800. Greenport

Aalsmeer biedt werkgelegenheid aan 7.500 mensen, waarvan zo'n 65 procent in de logistiek. Buiten de economische kernzones Seaport, Airport en Greenport zijn er ook nog internationale logistieke dienstverleners in andere deelgebieden van de Metropoolregio Amsterdam gevestigd. Deze bedrijven bieden werkgelegenheid voor 3.400 logistieke medewerkers. In totaal is er dus sprake van ongeveer 25.000 logistieke banen in de Metropoolregio Amsterdam. Naast de in het overzicht opgenomen logistieke arbeidsplaatsen, zijn er ongeveer 7.800 vrachtwagenchauffeurs werkzaam bij bedrijven in de Metropoolregio Amsterdam.

Deze cijfers bevestigen de uitkomsten van een onderzoek uit 2008 van Districon. In dat onderzoek is vastgesteld dat het opleidingsniveau van het personeel in de logistieke sector als volgt is verdeeld:

- Universitair/HBO: 7%
- MBO-3/4: 18%
- MBO-2 of lager 75%

In deze laatste groep zit ook een aantal medewerkers dat niet in het bezit is van de vereiste startkwalificatie (tenminste MBO-2 niveau). Die minimaal vereiste startkwalificatie geldt pas sinds 2007.

De werkgelegenheid in de logistiek wordt gekenmerkt door een aanzienlijk deel flexibele inzet van medewerkers, zoals uitzendkrachten en ZZP-ers. Het gaat hier om gemiddeld 15 tot 20 procent van het arbeidsvolume. Binnen individuele bedrijven kan dit aandeel oplopen tot 30 procent.

In de periode 2002 – 2012 is het aantal banen in de logistiek op hoger niveau zichtbaar minder hard gestegen dan het totaal aantal op de arbeidsmarkt instromende hoger opgeleiden. Mogelijk heeft een deel van de afgestudeerden in een logistieke richting uiteindelijk verkozen om andere werkzaamheden te verrichten of om op een lager niveau aan de slag te gaan. Ook het aantal banen op middelbaar niveau is overigens minder sterk toegenomen dan het aantal nieuwe middelbaar opgeleiden, waarmee er sprake kan zijn van een verdringingseffect. Verder is het aantal stageplaatsen op alle niveaus fors afgenomen, waardoor opleidingen worstelen met het aanbieden van praktijkplaatsen aan studenten.

3.2 Arbeidsmarkt logistiek in de Metropoolregio Amsterdam middellange termijn

3.2.1 Trends

Verschillende factoren hebben invloed op de arbeidsmarkt logistiek. Allereerst gaat het om **demografische ontwikkelingen**. Er zijn relatief veel ouderen werkzaam in de logistiek. Dit houdt in dat naar verwachting de komende tien jaar er veel arbeidskrachten zullen uitstromen in verband met pensionering. De vervangingsvraag gaat dus oplopen.

Technologische innovatie heeft een groot effect op de vraag naar personeel. Voor een deel gaat het om nieuwe vaardigheden, met name op het gebied van ICT. Maar ook is er sprake van automatisering en robotisering van processen. Fysieke werkzaamheden worden overgenomen door (vol)automatische systemen waarbij supervisie centraal komt te staan.

Ten aanzien van de **economische ontwikkeling** is op basis van vertrouwensindicatoren, productie- en orderontvangstindicatoren in Nederland en Europa een verslechtering waarneembaar van het macro-economisch beeld sinds april 2011². Er is een min of meer normale terugval geconstateerd in de voorraadcyclus. De consumptie groeit nauwelijks. Door dalende koopkracht, een stagnerende huizenmarkt en pensioenonzekerheid is het consumentenvertrouwen niet hoog.

De transportsector hoort tot de top tien van de exportsectoren in de Metropoolregio Amsterdam. Juist de export lijdt onder de stagnerende wereldeconomie. Door het cumulatieve effect van de Europese schuldencrisis, hoge grondstofprijzen en internationale (politieke) ontwikkelingen dreigt de conjuncturele neergang een structureel karakter te krijgen. Aangezien de economische groei op dit moment vooral buiten Europa plaatsvindt, komt de concurrentiepositie van Nederland in het gedrang. Verschuivende handelspatronen en een nieuwe oriëntatie van wereldwijde handelsstromen maken "Nederland Distributieland" opeens een stuk minder vanzelfsprekend³. Het voordeel van het fiscaal gunstige klimaat van Nederland zal bij voortgaande Europese integratie afnemen.

Supply chains en logistieke stromen verschuiven als gevolg van toenemende kosten en kwaliteitsproblemen in goedkope productielanden. Er is een trend waarneembaar waarbij de assemblage weer dichterbij de consumentenmarkt komt te liggen, met name in Centraal- en Oost-Europa en Mexico. Dit is onder andere gedreven doordat ook de goedkope productie duurder wordt. De loonkosten in de traditionele lagelonenlanden stijgen momenteel sneller dan in de rest van de wereld. In China zijn in 2010 de lonen bij private bedrijven met 13,1 procent gestegen en bij overheidsbedrijven met 10,3 procent⁴. De toenemende prijs van olie maakt het transport van goederen duurder dan voorheen. Deze prijs is in de periode van 2000 tot 2008 meer dan verdrievoudigd⁵, waardoor wordt gekeken naar alternatieven om transportkosten te reduceren.

Consumenten worden steeds veeleisender en dat vraagt om een steeds fijnmaziger distributienetwerk. Dit is onder andere te verklaren door de sterke toename van het aantal internetaankopen. Hierbij gaat het niet alleen over diensten zoals reizen en tickets, maar steeds meer om mode, boeken, en elektronica en huishoudelijke apparatuur. De fysieke winkel wordt steeds meer als showroom gezien, waar men het product daadwerkelijk kan aanschouwen, terwijl vervolgens op internet naar de laagste prijs wordt gezocht. Door deze aankopen ontstaan er andere vervoersstromen en wordt men geconfronteerd met retourlogistiek, als gevolg van het stimuleren van aankopen van meer artikelen "op zicht". Voor de organisatie van logistieke stromen heeft dit grote gevolgen.

² Shell Energy Scenarios to 2050, An era of volatile transitions – Signals and Signposts, 2011

³ Rabobank, kwartaalberichten

⁴ Private firms give highest pay increase, Shanghai Daily 22- 4-2011

⁵ US Energy Information Administration

amsterdam economic board

Samengevat maken de demografische, technologische en economische ontwikkelingen het moeilijk voorspelbaar hoe de arbeidsmarkt zich op middellange en lange termijn zal ontwikkelen. Voor de Human Capital Agenda heeft dat als consequentie dat een continue monitoring van de feitelijke ontwikkelingen belangrijk is om goed in te kunnen spelen op de actuele behoeften van de arbeidsmarkt.

3.2.2 Vraag naar personeel

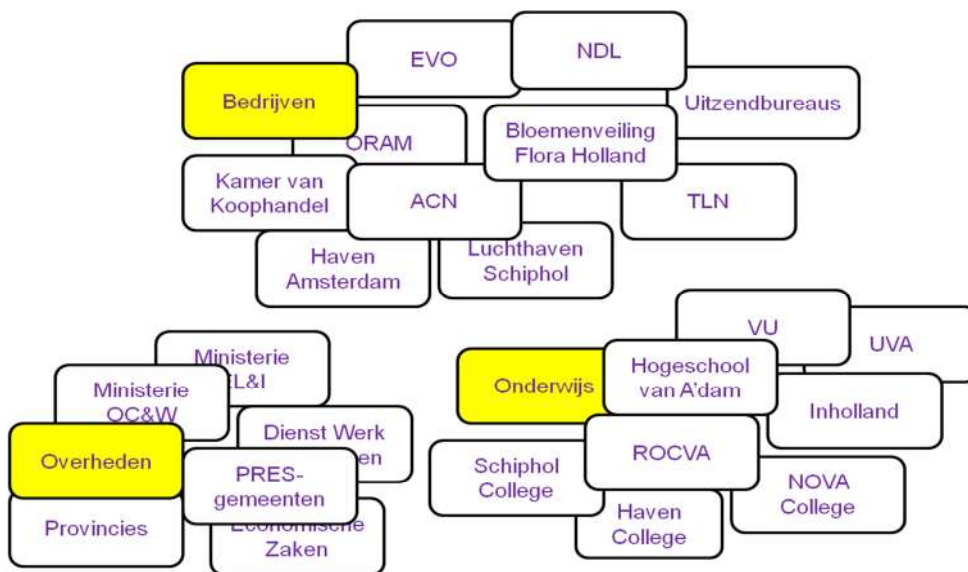
Onder de wat “roestige” aanname dat de huidige situatie een balans weergeeft tussen vraag en aanbod, kan de toekomstige vraag als volgt worden afgeleid. Allereerst is vastgesteld wat de vervangingsvraag is. In de komende twintig jaar is de vergrijzing van het huidige personeelsbestand de belangrijkste factor. In 2010 was 43 procent van de werknemers in de logistiek ouder dan 45 jaar. Deze groep zal binnen 20 jaar geen deel meer uitmaken van de arbeidsmarkt. Ruwweg is er dan een vervangingsvraag van 11.000 banen in de komende twintig jaar. Dit is een conservatieve schatting omdat natuurlijk verloop buiten beschouwing is gelaten.

Wat betreft groei is uitgegaan van een gemiddelde van 2 procent per jaar, in lijn met de ambities van het cluster Logistiek in de Metropoolregio Amsterdam. Groei en vervangingsvraag betreffen dan ongeveer 12.000 banen voor de periode 2011 – 2030, wat neer komt op gemiddeld 600 banen per jaar.

Hoe wordt in deze vraag naar nieuwe arbeidskrachten voorzien? Vaststaat dat er regionaal gemiddeld 200 tot 250 schoolverlaters met diploma of startkwalificatie de arbeidsmarkt instromen. Daarnaast maakt de logistiek voor 15 tot 20 procent gebruik van de flexibele schil. Dat zijn medewerkers die via uitzendbureaus worden ingezet, vaak uit Oost-Europa (zo'n 100 medewerkers per jaar). Dit houdt in dat via alternatieve wegen nog eens gemiddeld 300 medewerkers per jaar dienen te worden geworven. Dat kan bijvoorbeeld door omscholing van zij-instromers, herintreders en werkzoekenden, instroom van personeel van buiten de regio of zelfs buiten Nederland, en door gediplomeerde instromers te binden uit andere opleidingen dan die specifiek voor de logistiek.

De kwalitatieve opgave voor het logistieke cluster in de Metropoolregio Amsterdam vergt bijzondere aandacht. Uit de geschetste trends blijkt dat de vraag naar personeel voor een groot aantal huidige functies sterk zal afnemen en dat andere of nieuwe kennis en vaardigheden nodig zijn om de arbeidsmarkt logistiek te versterken. Dit houdt in dat voor huidige medewerkers er veelal om- of bijscholing zal moeten plaatsvinden. Voor de opleidingen houdt het in dat deze moeten worden aangepast aan de toekomstige vraag. Hierbij is het van belang dat onderwijs en bedrijfsleven intensief met elkaar samenwerken om de vraag naar bepaalde competenties en het aanbod van opleidingen goed in balans te brengen.

3.3 Actoren



De Human Capital Agenda richt en bundelt de inzet van ondernemingen, onderwijs en overheid.

Ondernemingen

Ondernemingen en hun vertegenwoordigers, zoals branche- en productorganisaties, spelen een cruciale rol in de toekomst van de arbeidsmarkt. Op dit moment heeft het onderwijs te kampen met een te klein aanbod van stageplaatsen bij bedrijven, terwijl de vraag naar stageplaatsen onverminderd groot blijft. Bedrijven zijn in tijden van economische tegenwind minder snel bereid om stagiairs onderdak te bieden en te begeleiden.

Juist door gelegenheid te creëren voor stageplaatsen en andere faciliteiten voor studenten, neemt het bedrijfsleven actief deel aan het beter afstemmen van onderwijs op de praktijksituatie omdat zij met de stageactiviteiten zicht krijgen op de lacunes. Daarbij kunnen bedrijven een actieve rol spelen in het verbeteren van het imago van werken in de logistiek door jongeren via stages of innovatieklassen kennis te laten maken met de praktijk.

Onderwijs

In het onderwijs zijn de afgelopen jaren verschillende initiatieven ontwikkeld om de aansluiting met het bedrijfsleven te verbeteren, bijvoorbeeld via de doorlopende leerlijn. De initiatieven zijn niet alleen gericht op schoolverlaters, maar ook op het verhogen van de kwaliteit van het onderwijs zelf. Daarnaast is er een rol om huidig personeel te trainen en bij te scholen. Leren in én van de praktijk neemt in het beroepsonderwijs een steeds grotere plaats in. Uit een verkenning van *good practices* in de regio blijkt dat met name vraaggestuurde initiatieven tot goede resultaten leiden.

Het HBO speelt een steeds grotere rol in de uitvoering van toegepast onderzoek voor het bedrijfsleven.

Overheden

De lokale overheden hebben de rol om samenwerkingsverbanden tussen bedrijfsleven en onderwijsinstellingen te faciliteren. Daarnaast krijgen de lokale overheden steeds meer taken met betrekking tot werkgelegenheid, in het bijzonder om werkzoekenden te ondersteunen bij het vinden van werk. De activiteiten zijn in aanleg aanbodgestuurd. Overheidsdiensten treden veelal op als intermediair. Daarbij staat overigens steeds meer het uitbreiden of verdiepen van de vaardigheden van de werkzoekenden centraal.

amsterdam economic board

4 De opgave

De Verkenning Arbeidsmarkt Logistiek en het proces om tot de voorliggende HCA te komen hebben de omvang en het functioneren van de arbeidsmarkt logistiek in de Metropoolregio Amsterdam in beeld gebracht en toekomstige knelpunten geïdentificeerd. Deze knelpunten liggen op de volgende gebieden:

- Er is onvoldoende uitstroom vanuit het reguliere onderwijs, met name op MBO-niveau, om aan de vraag naar logistiek medewerkers te voldoen.
- De kwaliteit, kennis en kunde van toekomstige logistieke medewerkers zal op een hoger niveau dienen te liggen dan het huidige.
- De zichtbaarheid en imago van de sector logistiek moeten worden verbeterd.
- Beschikbare kennis bij hogescholen en universiteiten wordt onvoldoende benut.

In aanvulling op de landelijke Human Capital Agenda Logistiek richt de Human Capital Agenda Logistiek voor de Metropoolregio Amsterdam zich op de volgende drie opgaven:

1. Voldoende en adequaat opgeleide nieuwe medewerkers
2. Optimale inzet van huidig personeel
3. Betere benutting van (toegepaste) kennis

Hieronder worden deze opgaven beschreven.

4.1 Voldoende en adequaat opgeleide nieuwe medewerkers

Hierbij zijn drie deelopgaven geïdentificeerd.

4.1.1 Het vergroten van de instroom van het aantal logistiek geschoolde medewerkers

Actuele cijfers geven aan dat bij het HBO nu veel studenten instromen in logistieke opleidingen. Het MBO blijft achter, terwijl het merendeel van de banen juist op MBO-niveau is én de doorstroom naar het HBO voor een groot deel via het MBO gaat. De instroom in het MBO moet dus fors hoger worden.

Om jongeren vertrouwd en enthousiast te maken met en voor logistiek is het belangrijk om hen al op jeugdige leeftijd te laten kennis maken met een diversiteit aan beroepen en bijbehorende werkzaamheden. Het imago en het perspectief op een carrière in de logistiek speelt een belangrijke rol bij de studiekeuze. Daarin moeten nog slagen worden gemaakt. In het voorbereidend beroepsonderwijs worden op nog te beperkte schaal bedrijvenbezoeken en (maatschappelijke) stages georganiseerd. In het algemeen voortgezet onderwijs is de aandacht voor logistiek sterk onderbelicht.

Het gaat bij het onderwijs niet alleen om het boeien maar ook het binden van studenten logistiek. Het onderwijs moet voldoende zijn toegerust om studenten goed onderwijs te geven, met moderne leermiddelen en apparatuur. Daarnaast kan er veel winst worden geboekt door het bijscholen van docenten in de meest actuele ontwikkelingen in het vakgebied. Onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven dienen hierbij goed samen te werken.

Gezien de ambitie van de regio op supply chain management, is het van belang dat de HBO- en WO-opleidingen op nationaal niveau van topkwaliteit zijn en daarmee ook wervend voor buitenlandse studenten.

Een specifiek aandachtspunt is dat nieuwe instromers vanuit de opleidingen in de arbeidsmarkt beschikken over de juiste werknemersvaardigheden. De methodiek die de organisatie JINC heeft ontwikkeld om deze over te brengen, lijkt zich goed te lenen om te worden toegepast op jonge studenten in de logistieke opleidingen.

4.1.2 Het aantrekken van gekwalificeerde zij-instromers

Hier ligt de focus op het aantrekken van personen voor wie de logistieke sector nieuwe perspectieven biedt, met name voor werkzoekenden die momenteel aan de zijlijn staan. Veelal geldt dat zij scholing en/of training nodig hebben voor een goede inzetbaarheid in de logistieke sector. Ook hier is het van belang dat de nieuwkomers beschikken over de juiste werknemersvaardigheden voor een duurzame (re)entree op de arbeidsmarkt.

4.1.3 Het aantrekken van binnen- en buitenlands talent

Hoewel op de korte termijn er voldoende arbeidspotentieel in de Metropoolregio Amsterdam aanwezig is, houdt de Amsterdam Economic Board in de nota "Werk maken van talent" rekening met het noodzakelijkerwijs aantrekken van arbeidskrachten van buiten de regio en zelfs van buiten Nederland om aan de marktbehoefte te voldoen. Uitzendbureaus voorspellen een toename van het aantal Oost-Europese medewerkers om tekorten aan te vullen op het laagste niveau.

Ook op een hoger niveau (MBO/HBO) wordt verwacht dat er actief buiten de regio moet worden geworven. Daarnaast kent logistiek een niche van hoogopgeleid personeel dat nationaal en internationaal wordt geworven. Er ligt een taak voor brancheorganisaties en bedrijfsverenigingen, met hun korte lijnen naar de achterban, om de concrete marktvraag op dit punt te articuleren en gemeenschappelijk actie te ondernemen.

4.2 Optimale inzet van huidig personeel

Sturen op employability is cruciaal om de sector fit te houden. De logistieke functieprofielen kennen een steeds grotere dynamiek. Het merendeel van de medewerkers in de logistiek is tussen 40 – 65 jaar oud. Velen van hen werken al jaren voor dezelfde werkgever of verrichten al langere tijd dezelfde werkzaamheden. Met de veranderende technieken en processen dreigen zij buiten de boot te vallen wanneer hun vaardigheden en kennis niet worden bijgespijkerd tot het vereiste niveau om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dat ondergraaft zowel de motivatie van personeel als de efficiency van de bedrijfsvoering.

Bij deze opgave ligt de primaire verantwoordelijkheid bij individuele werkgevers. Daarin kunnen zij vanuit de Human Capital Agenda Logistiek wel worden ondersteund door netwerken waarin *best practices* worden gedeeld, door vanuit het onderwijs modules te ontwikkelen voor bijscholing en door met name voor het MKB een meer generiek adviestraject in te zetten. Verder kunnen de vakbonden een bijdrage leveren door actief te participeren in deze opgave.

4.3 Betere benutting van (toegepaste) kennis

De Metropoolregio Amsterdam beschikt over een groot aantal specifieke opleidingen voor de logistiek die op alle niveaus kennis en vaardigheden overdragen aan studenten. Tijdens veel van deze opleidingstrajecten wordt er via de onderzoeksprogrammering van hogescholen en universiteiten aan kennisontwikkeling gedaan. De verkregen kennis wordt niet altijd ten volle ingezet en benut, terwijl hiermee het bedrijfsleven juist in staat wordt gesteld om betere prestaties te leveren.

Voor bedrijven in de logistieke sector gaat het om het gebruik van kennis in alle fasen van het logistieke proces. Vaak wordt kennis overigens verward met informatie. Informatie wordt pas kennis als het concreet wordt toegepast. De rol van de kennisinstellingen in relatie tot het logistieke werkveld is meer dan samenwerking rond de uitvoering van onderwijs- en onderzoeksactiviteiten. Kennis als bekwaamheid is een eigenschap van professionals en hun organisaties. Kennisuitwisseling tussen onderwijs, onderzoek en praktijk staat centraal. Voor MBO- en HBO-instellingen en voor universiteiten ligt daar een gezamenlijke opgave. Tegelijkertijd hebben zij een eigen, onderscheiden positie in de kennisdistributie.

amsterdam economic board

De praktische vertaling van theoretische kennis van HBO's en universiteiten naar het regionale MKB en vice versa vereist aandacht. Het MKB stelt vaak praktische vragen die voor universiteiten moeilijk zijn te vertalen naar theoretisch onderzoeksprogramma's. Er is dus behoefte aan een tussenschakel die die vertaling kan maken.

Met een nauwere communicatie van onderwijs en bedrijfsleven kan er concrete vraagarticulatie plaatsvinden waarmee ontwikkelde kennis, informatie en vaardigheden optimaal kan worden uitgewisseld.

5 Aan de slag

5.1 De uitvoering van de Human Capital Agenda Logistiek

De Amsterdam Economic Board benadrukt het belang van samenwerking van alle betrokken actoren om het menselijk talent dat nodig is optimaal te ontwikkelen. Bedrijfsleven en onderwijs hebben de primaire taak om vraag en aanbod met elkaar in evenwicht te brengen, zowel kwantitatief als kwalitatief. De overheid speelt een onmiskenbare rol in het faciliteren van die samenwerking en het vertalen van maatschappelijke doelen in concrete acties.

Alle partners in het logistieke cluster zijn doordrongen van de urgentie om de knelpunten uit de arbeidsmarkt logistiek aan te pakken en de opgaven zoals in deze agenda geformuleerd tot concrete resultaten te brengen. Er zijn al verschillende acties gaande in "het veld". Het is belangrijk dat er nu een concrete versnelling wordt gegeven en een gerichte investering wordt gedaan in projecten die het verschil gaan maken.

Inmiddels zijn drie initiatieven in ontwikkeling om de geformuleerde opgaven concreet in te vullen. Dat zijn het Logistiek College Metropoolregio Amsterdam (gericht op de aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs op MBO-niveau), het Kennisdistributiecentrum Logistiek (gericht op het beter benutten van toegepaste kennis) en de Innovatieklas Logistiek, gericht op het vergroten van de interesse voor de logistiek van studenten op MBO/HBO/WO-niveau uit andere disciplines. Deze drie initiatieven worden hieronder toegelicht.

5.2 Initiatieven/projectvoorstellen

Logistiek College Metropoolregio Amsterdam	
Doel	Noodzakelijk regionaal budget
Het doel van het Logistiek College MRA is om de werkgevers in de logistiek in de regio (Airport, Seaport en Greenport) te blijven voorzien van gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers voor nu en in de toekomst.	EUR 355.000
	Projectperiode
	Januari 2013 – december 2014
Activiteiten	
Initiatieven ontplooiën om de arbeidsmarkt te blijven voorzien van voldoende gekwalificeerde werknemers en het werken in deze sector aantrekkelijk te maken voor jongeren. Verbindingen leggen tussen het logistiek bedrijfsleven in de Metropoolregio Amsterdam, het onderwijs (VMBO, MBO, HBO) en gemeenten in samenwerking met andere partners (Board, ALB, Dialog Amsterdam, Schiphol College, Haven College) die zich bezighouden met brede logistieke vraagstukken.	
Resultaten	Informatie/contact
Optimale afstemming van vraag en aanbod op de logistieke arbeidsmarkt, door het organiseren van de relaties: de kern van een duurzame kwaliteitssprong. Deze verbinding komt o.a. tot stand door intensieve samenwerking (op inhoud van opleidingen) tussen het logistiek bedrijfsleven en logistieke opleidingen. Daardoor vindt op regionaal niveau betere afstemming plaats van: <ul style="list-style-type: none">• Opleiden voor de functies waaraan binnen het bedrijfsleven behoefte bestaat (arbeidsmarktperspectief)• Inhoud van de opleiding ("state of the art" en excellente kennis en vaardigheden, die nodig is om de functie waarvoor wordt opgeleid specifiek voor het regionaal bedrijfsleven af te stemmen)	Jeroen Ankersmit, Alma Kerling

amsterdam economic board

Kennis Distributie Centrum Logistiek (KennisDC Logistiek)

De Hogeschool van Amsterdam werkt met vijf andere hogescholen samen in het Centre of Expertise Logistiek onder de naam KennisDC Logistiek.

Doel

Het KennisDC Logistiek Amsterdam heeft als beoogd doel om de toegang tot (logistieke) kennis en de verspreiding ervan voor het bedrijfsleven te verbeteren en het delen van kennis tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen te stimuleren.

Noodzakelijk regionaal budget

EUR 500.000

Projectperiode

2013 – 2015

Activiteiten

Uitwisselen van *best and bad practices*; maatwerk in de toepassing van kennis; gebruik innovaties en pilots om tot nieuwe, bruikbare kennis te komen; ondersteuning bedrijfsleven bij vraagarticulatie in de ontwikkeling van praktijkgericht onderzoek.

Resultaten

Concreet, praktijkgericht onderzoek ten behoeve van bedrijven in de regio Verbetering van de aansluiting tussen MBO en HBO.

Informatie/contact

Dick van Damme, HvA

Innovatieklas Logistiek

MBO, HBO en WO studenten maken kennis met de keten van de logistiek. De jongeren werken onder begeleiding van vakdocenten en onderzoekers in samenwerking met ondernemers aan actuele thema's. Aan het eind van het project presenteren de teams de resultaten aan elkaar en de betrokken ondernemers.

Doel

Onderwijsdoelstelling: De Innovatieklas Logistiek voegt een dimensie toe aan het bestaande onderwijs door de rechtstreekse contacten met ondernemers en de actuele praktijkopdrachten.

Doelstelling vanuit het bedrijfsleven: De Innovatieklas Logistiek heeft een sterk wervend karakter. Studenten zonder logistieke achtergrond maken kennis met de dynamiek en de dagelijkse praktijk van de sector.

Doelstelling vanuit de Topsector Logistiek: Studenten leren de actuele thema's van de sector kennen. Zij worden aangesproken om vanuit de eigen onderwijsdiscipline met een frisse blik input te leveren aan innovaties. Op die manier dragen zij bij aan een competitieve Topsector Logistiek.

Noodzakelijk regionaal budget

EUR 225.000

Projectperiode

2013 - 2015

Informatie/contact:

www.innovatieklas.nl

Activiteiten

Programma van 2 – 5 maanden, waarin wordt gewerkt aan vraagstukken van het bedrijfsleven in de Metropoolregio Amsterdam. Verder nemen studenten deel aan workshops van vakspecialisten en masterclasses van hoogleraren en topondernemers. Dit kan worden gevolgd door een stage of afstudeeropdracht bij de betrokken bedrijven.

Resultaten

Twee edities innovatieklas per jaar met 30 – 50 studenten MBO, HBO, WO. Betrokkenheid van 15 – 20 bedrijven. Per innovatieklas twee vervolgotrajecten (stages/spin-offs) en twee concepten/voorstellen die voor de sector interessant zijn om verder uit te werken.

5.3 De organisatie van de uitvoering

De regie voor de uitvoering van acties van deze Human Capital Agenda wordt genomen door de Kerngroep Logistiek, via het programma Smart Logistics Amsterdam en de organisatie die voor dit programma in het leven is geroepen. De uitvoeringsorganisatie wordt versterkt met een Begeleidingsgroep Uitvoering Human Capital Agenda.

Voor de communicatie wordt aangesloten bij de communicatiestructuur van het programma "Smart Logistics Amsterdam". Een onderdeel hiervan is de inzet van de portal van Dinalog Amsterdam. Via dit medium wordt tevens een Kennisnetwerk Human Capital georganiseerd.

5.4 Monitoren resultaat

Om de resultaten van de uitvoering van de Human Capital Agenda te kunnen meten is een monitoring systeem noodzakelijk. Concrete indicatoren die het resultaat kunnen bepalen zijn:

1. Voldoende en adequaat opgeleide nieuwe medewerkers
 - het aantal instromers bij vakopleidingen
 - de vacaturegraad ten opzichte van het aantal arbeidsplaatsen.
2. Optimale inzet van huidige personeel
 - het verloop onder nieuwe instromers bij bedrijven
 - het aantal bedrijven dat aan actief HRM-beleid doet, blijkens participatie aan netwerken
3. Betere benutting van (toegepaste) kennis
 - de mate van kennisoverdracht vanuit HBO- en WO-instellingen

De monitor Arbeidsmarkt+Onderwijs zal als module worden ontwikkeld binnen de monitor Logistiek, die in het kader van "Smart Logistics Amsterdam" op dit moment wordt uitgewerkt.

amsterdam economic board

Bijlage 1. Opleidingsberoepsprofielen

Beroepsprofiel	Niveau	Leerweg	Onderwijsinstellingen
Entree Logistiek	MBO-1	BBL	ROCVA
Logistiek Medewerker	MBO-2	BBL	NOVA, ROCVA
Luchtvrachtmedewerker Warehouse	MBO-2	BBL	ROCVA
Chauffeur Goederenvervoer	MBO-2	BBL	NOVA, ROCVA
Medewerker Havenoperaties	MBO-2	BBL	NOVA
Logistiek Teamleider	MBO-3	BBL	NOVA, ROCVA
Luchtvrachtmedewerker Import / Export	MBO-3	BBL	ROCVA
Machinist Railvervoer	MBO-3	BBL	ROCVA
Teamleider Luchtvracht Warehouse	MBO-3	BBL	ROCVA
Coördinator Havenoperaties	MBO-3	BBL	NOVA
International Aviation Operations	MBO-4	BBL	ROCVA
Logistiek Supervisor	MBO-4	BBL	ROCVA
Luchtvrachtmedewerker Customer Services	MBO-4	BBL	ROCVA
Manager Transport & Logistiek	MBO-4	BOL	NOVA, ROCVA
Logistiek (& Technische Vervoerskunde)	HBO	VT/DT	HvA
Aviation Logistics	HBO	VT	HvA
Logistiek	WO	VT/DT	VU

amsterdam economic board

Bijlage 2. Bronnen

Amsterdam Economic Board (2012), *Position Paper Onderwijs en Arbeidsmarkt*

ING Bank (2012), *Kwartaalberichten*

PRES (2012), *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam*

Kamer van Koophandel Amsterdam (2012), *Push or Pull? Verkenning Arbeidsmarkt logistiek*, uitgevoerd door Stratagem Strategic Research BV, april 2012

Kamer van Koophandel Amsterdam (2012), *De toekomst van de arbeidsmarkt? Hoe voorkomen we een tekort aan vakmensen?*

Nuffic (2012), *Mobiliteit in beeld*

Planbureau voor de Leefomgeving (2011), *De internationale concurrentiepositie van de topsectoren*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Provincie Noord-Holland/SEO Economisch Onderzoek (2011), *Actualisatie Regionale Arbeidsmarktcijfers en – prognoses 2011*

Rabobank (2012), *Kwartaaloverzichten*

Shell (2011), *Shell Energy Scenarios to 2050, An era of volatile transitions – Signals and Signposts*

VVD/PVDA (2012) *Bruggen slaan*, Regeerakkoord VVD – PVDA, 29 oktober 2012

TNO (2011), *Duurzame inzetbaarheid: Stimuleren van scholing bij lager opgeleide werknemers*

Topsector Logistiek (2011), *Partituur naar de top*, juni 2011

Topsector Logistiek (2011), *Landelijke Human Human Capital Logistiek*

World Economic Forum (2012), *Outlook on the Logistics & Supply Chain Industry 2012*, Global Agenda Council on Logistics & Supply Chains 2011 – 2012

Bijlage A: Begroting en gerealiseerde kosten 2012

ACT		Begroting 2012								Out of Pocket	Totaal
		Senior		Medior		Junior					
		Uren	Tarief	Uren	Tarief	Uren	Tarief				
Programma											
	Project										
	1. Concretisering en uitvoering multimodale projecten										
	HST-Cargo	500	€ 150			50	€ 90		€ 100.000	€ 179.500	
	Truckparkeren	80	€ 150			100	€ 90		€ 40.000	€ 61.000	
	OLV-Greenport	PM	€ 150			PM	€ 90		€ 0	€ 0	
	OLV A4 Zone West	80	€ 150			100	€ 90		€ 10.000	€ 31.000	
	<i>Sub totaal</i>	660		0		250			€ 150.000	€ 271.500	
	2. Coördinatie Seamless Connection										
	Projectmanagement	300	€ 150	232	€ 120	302	€ 90		€ 0	€ 100.020	
	<i>Sub totaal</i>	300		232		302			€ 0	€ 100.020	
	3. Beyond Logistics / Vastgoedconcepten	Niet op ACT begroting (financiering per project)									
	Concept/product ontw.	0	€ 120						€ 0	€ 0	
	Frontrunners	0	€ 120	0	€ 90				€ 0	€ 0	
	Projectman. /Coördinatie	0	€ 150	0	€ 100				€ 0	€ 0	
	<i>Sub totaal</i>	0		0		0			€ 0	€ 0	
	4. Betrokkenheid partijen: borgen samenwerking en commitment										
	Programmabureau	300	€ 185			400	€ 90		€ 5.000	€ 96.500	
	Public Affairs			176	€ 105				€ 0	€ 18.480	
	Communicatie			150	€ 105	150	€ 90		€ 45.000	€ 74.250	
	F&C					125	€ 90			€ 11.250	
	<i>Sub totaal</i>	300		326		550			€ 50.000	€ 200.480	
	Administratieve en secretariële ondersteuning										
						300	€ 60		€ 0	€ 18.000	
	<i>Sub totaal</i>					300	€ 60		€ 0	€ 18.000	
	Totaal	1260		558		1402			€ 200.000	€ 590.000	

ACT	2012	Kosten per jaar						Out of Pocket	Totaal
		Senior		Medior		Junior			
		Uren	Tarief	Uren	Tarief	Uren	Tarief		
Programma									
Project									
1. Concrete realisering en uitvoering multimodale projecten									
HST-Cargo		500	€ 150,00			30	€ 90	€ 102.075	€ 179.775
Truckparkeren		98	€ 150,00			0	€ 90	€ 40.000	€ 54.700
OLV-Greenport		0	€ 150,00			0	€ 90	€ 0	€ 0
OLV A4 Zone West		92	€ 150,00			0	€ 90	€ 10.000	€ 23.800
<i>Subtotaal</i>		690		0		30		€ 152.075	€ 258.275
2. Coördinatie Seamless Connection									
Projectmanagement		0	€ 150	176,5	€ 105		€ 90	€ 87.843	€ 106.376
<i>Subtotaal</i>		0		176,5		0		€ 87.843	€ 106.376
3. Beyond Logistics / Vastgoedconcepten		Niet op ACT begroting (financiering per project)							
Concept/product ontw.		0	€ 120					€ 0	€ 0
Frontrunners		0	€ 120	0	€ 90			€ 0	€ 0
Projectman. /Coördinatie		0	€ 150	0	€ 100			€ 0	€ 0
<i>Subtotaal</i>		0		0		0		€ 0	€ 0
4. Betrokkenheid partijen: borgen samenwerking en commitment									
Programmabureau		230	€ 185			426	€ 90	€ 5.000	€ 85.890
Public Affairs				176	€ 105			€ 17.500	€ 35.980
Communicatie				150	€ 105	172	€ 90	€ 23.900	€ 55.130
F&C						95	€ 90		€ 8.550
<i>Subtotaal</i>		230		326		598		€ 46.400	€ 185.550
Administratieve en secretariale ondersteuning									
						80	€ 60	€ 0	€ 4.800
<i>Subtotaal</i>						80	€ 60	€ 0	€ 4.800
Totaal		920		502,5		708		€ 286.318	€ 555.001

Programma 2013: Begroting (kosten)

ACT	2013	Kosten per jaar								Out of Pocket	Totaal
		Senior		Medior		Junior					
		Uren	Tarief	Uren	Tarief	Uren	Tarief				
Programma											
Project											
1. Concretisering en uitvoering multimodale projecten											
HST-Cargo		500	€ 150					90	€ 90	€ 100.000	€ 183.100
Truckparkeren		100	€ 150					0	€ 90	€ 0	€ 15.000
OLV-Greenport		40	€ 150					0	€ 90	€ 0	€ 6.000
OLV A4 Zone West		120	€ 150					0	€ 90	€ 0	€ 18.000
<i>Subtotaal</i>		760				0		90		€ 100.000	€ 222.100
2. Beyond Logistics: Coordinatie Seamless Connection											
Projectmanagement		0	€ 150	0	€ 120			0	€ 90	€ 70.000	€ 70.000
<i>Subtotaal</i>		0		0				0		€ 70.000	€ 70.000
3. Beyond Logistics: Investor Development & Vastgoeconcepten											
Liaison ID AAA - ACT					€ 120					€ 20.000	€ 20.000
<i>Subtotaal</i>		0		0				0		€ 20.000	€ 20.000
4. Betrokkenheid partijen: borgen samenwerking en commitment											
Programmabureau		280	€ 185	310	€ 120			0	€ 90	€ 5.000	€ 94.000
Strategische Communicatie & Public Affairs					€ 105			150	€ 90	€ 41.150	€ 91.400
Finance & Control								150	€ 90		€ 13.500
<i>Subtotaal</i>		280		660				300		€ 46.150	€ 198.900
Administratieve en secretariële ondersteuning											
								150	€ 60	€ 0	€ 9.000
<i>Subtotaal</i>								150	€ 60	€ 0	€ 9.000
Totaal		1040		660				540		€ 236.150	€ 520.000

Programma 2013: Begroting (dekking)

Dekking		
Gemeente Haarlemmermeer	€	120.000
Schiphol Group	€	120.000
Provincie Noord-Holland*	€	100.000
SADC	€	80.000
Rendement HST Cargo**	€	100.000
	€	520.000

* Bijdrage provincie Noord-Holland inclusief BTW

** Specifiek bedoeld en gekoppeld aan voorbereidingskosten HST Cargo